ANNO XI. Mercoledì 2 Gennaio 1878 N.° 1.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**


*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» » arretrato » 60


*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie (Atti addizionali alle Convenzioni pel riscatto delle ferrovie Romane e Meridionali) — La transazione colla Società Vitali e C. per le ferrovie Calabro-Sicule. Cronaca parlamentare. — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Guida degli Azionisti — Annunzi.*


## MONITORE DELLE STRADE FERRATE

### Anno XI

Dopo 10 anni di prospera vita, sorretta dalla costante benevolenza degli abbonati e dal favore del pubblico, sia per la importanza delle materie trattate, che per la serietà ed imparzialità della condotta, per le accreditate informazioni e corrispondenze, e per la scelta accurata delle notizie, tornerebbe affatto superflua ed inopportuna qualunque nuova promessa per l'avvenire. Il *Monitore* continuerà ad attenersi, con tutto l'impegno e con piena fiducia, al suo programma, cercando sempre, anche dal lato materiale, di corrispondere alla stima e benevolenza finora dimostrategli, e che spera non gli mancheranno anche in appresso.

Per mostrarsi poi grato a' suoi associati del favore di cui si vede onorato, invia loro in dono col presente numero la promessa *Carta ufficiale* delle strade ferrate italiane, secondo le nuove Convenzioni ferroviarie presentate dal Ministero al Parlamento, colla speciale indicazione in differenti colori delle due grandi Reti, delle Stazioni e tratte ad esse comuni, e delle nuove linee da costruirsi.

Questo foglio, disegnato con ogni cura e precisione sulle indicazioni ufficiali procurateci, serve di opportuno corredo alla serie dei documenti già pubblicati e che verremo pubblicando sull'importantissimo problema ferroviario, che da sì lungo tempo attende una definitiva soluzione.

Gli abbonati che fossero in ritardo di pagamenti, o quelli che volessero rinnovare l'associazione, sono invitati a farlo senza indugio, per non vedersi ritardata la spedizione del giornale. I pagamenti devono esser fatti all'Amministrazione del *Monitore* con vaglia postali o biglietti della Banca Nazionale in lettera raccomandata.

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

Come necessario complemento delle Convenzioni ferroviarie e del relativo progetto di legge pubblicati nei precedenti numeri, crediamo oggi opportuno di riferire i due Atti addizionali alle antiche Convenzioni pel riscatto delle ferrovie Romane e Meridionali, che interessano particolarmente gli azionisti ed obbligazionisti delle medesime; riserbandoci di dar principio alla pubblicazione del lunghissimo Capitolato per l'esercizio, appena si approssimi la discussione parlamentare dei suddetti documenti.

*Atto addizionale della Convenzione del* 17 *novembre* 1873 *tra il regio Governo e la Società delle Strade ferrate Romane pel riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima.*

L'anno milleottocentosettantasette, addì ventuno novembre, in Roma:

Premesso che, dopo firmata, sotto il giorno 17 novembre 1873, una Convenzione colla Società delle Ferrovie Romane pel riscatto di tutte le linee a questa concesse, il regio Governo, per eccitamento ricevuto dalla Giunta parlamentare incaricata di riferire alla Camera dei deputati intorno al progetto di legge relativo alle Convenzioni ferroviarie, invitò, con dispaccio ufficiale del 22 marzo 1875, il Con-

siglio di amministrazione della Società ad emettere talune dichiarazioni sotto forma di schiarimenti alla suddetta Convenzione;

Che il Consiglio, attesa la gravità delle dichiarazioni richieste, riconobbe indispensabile sottoporle al voto dell'adunanza generale dei soci, che fu tenuta in Firenze il giorno 10 maggio 1875;

Che, in seguito delle deliberazioni prese nella detta adunanza e nella successiva dei 25 giugno dello stesso anno 1875, l'on. sig. comm. Silvio Spaventa, allora Ministro dei lavori pubblici, presentava alla Camera dei deputati, nella tornata del 9 marzo 1876, il progetto di legge sulle Convenzioni colla Società delle Ferrovie Romane, Meridionali e dell'Alta Italia pel riscatto delle reti appartenenti a ciascuna Società;

Che nell'articolo primo del citato progetto trovasi inserta la clausola, che in un formale atto addizionale, da stipularsi tra il regio Governo e la Società delle Ferrovie Romane, avessero a stabilirsi alcune dichiarazioni, le modificazioni ed aggiunte contenute negli incisi *a*, *b*, *c*, *d*, rispondenti appunto alle deliberazioni prese dagli azionisti, a proposta del Governo medesimo, nelle soprammenzionate adunanze generali del 10 maggio e 25 giugno 1875;

Che però all'inciso *b*) aggiungevasi un capoverso, non contemplato nelle proposte del Governo e non compreso nelle deliberazioni dell'Assemblea, così concepito:

« *Le Azioni dovranno consegnarsi coi cuponi del semestre in* « *corso, e la rendita consolidata da darsi in cambio avrà la* « *medesima decorrenza* »;

Che questo capoverso aggiunto non ha ragione di essere, perchè, a riguardo della consegna delle Azioni e dei rispettivi cuponi, è provvisto nella Convenzione di riscatto all'articolo 3, ove a riguardo delle *Azioni privilegiate*, *trentennarie e comuni* è pattuito che saranno consegnate con tutti i cuponi scaduti non soddisfatti e non estinti per prescrizione, e la rendita consolidata da darsi in sostituzione porterà il godimento dal 1° gennaio 1874, ed è imposto alla Commissione liquidatrice, di cui all'art. 6, di dare al Governo la prova della sopraddetta prescrizione;

Che, per quanto concerne le *Azioni garantite* (già Livornesi), è pattuito che saranno consegnate coi cuponi del semestre in corso, e la rendita consolidata da darsi in cambio avrà la medesima decorrenza;

Che per conseguenza, se vuolsi riferire il suddetto capoverso alle Azioni garantite già Livornesi, esso è al tutto superfluo, essendovi il patto nel contratto; mentre non lo si potrebbe applicare alle altre Azioni, perchè non hanno più staccato cuponi rispettivamente dal 1865 e dal 1866, e con tutti li scaduti non soddisfatti e non estinti per prescrizione (che equivale allo stesso), le Azioni devono essere consegnate onde ricevere in sostituzione la rendita consolidata col godimento 1° gennaio 1874;

Che, avendo ora il regio Governo deciso di presentare di nuovo al Parlamento il progetto di legge relativo al riscatto della rete delle Ferrovie Romane, si è riconosciuto opportuno completare sin d'ora la Convenzione del 17 novembre 1873, stipulando l'atto addizionale già richiesto dal Governo stesso, pretermesso, per le considerazioni che precedono, il capoverso dell'inciso *b*) del sovraindicato progetto di legge;

Quindi è che tra S. E. il comm. Agostino Depretis, presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro per *interim* dei lavori pubblici, nello interesse dello Stato; e i signori comm. Ubaldino Peruzzi, comm. Carlo Fenzi e cav. Giacomo Sacerdoti, componenti la Commissione speciale nominata dall'adunanza generale degli azionisti della Società delle Strade Ferrate Romane, in seduta straordinaria del 10 maggio 1874 per stipulare il presente atto; e il comm. Giacomo De Martino, nella sua qualità di Direttore generale della Società stessa e suo legittimo rappresentante, rimane, in forza del presente atto addizionale alla Convenzione pel riscatto della rete delle Ferrovie Romane, firmata dalle parti sin dal 17 novembre 1873, stabilito quanto appresso:

1° Che nei rapporti tra la Società ed il Governo, la disposizione dell'art. 2 della Convenzione 17 novembre 1873 non ha altro effetto che di servire a determinare l'ammontare della rendita consolidata che il Governo, nel modo e nelle proporzioni stabilite nell'art. 7, dà in corrispettivo e come prezzo complessivo del riscatto delle Azioni comuni, trentennarie e privilegiate, fermi restando i diritti che possono competere alle varie categorie degli azionisti nei rapporti tra loro, quanto alle rispettive assegnazioni stabilite dalla detta Convenzione.

2° Che ora per quando siano approvati per legge la Convenzione 17 novembre 1873 ed il presente atto addizionale, le Azioni garantite (già Livornesi) diventeranno debito dello Stato, e si farà luogo alla loro conversione in rendita 5 per cento, in ragione di L. 23.10 per ciascuna Azione, in corrispettivo di ogni loro diritto, contro presentazione dei relativi titoli da farsi entro un anno dalla data dell'approvazione suddetta; e decorso l'anno, non saranno più dovute le rate semestrali scadute.

3° Che ora per quando la Convenzione 17 novembre 1873 ed il presente atto addizionale vengano approvati per legge, la Società intende e dichiara, come ha inteso di dichiarare nell'assemblea generale del 18 settembre 1873, lo scioglimento della Società e la sua messa in istato di liquidazione, già presi in considerazione nell'assemblea del 30 aprile 1873.

La Società, consegnato l'esercizio della rete ferroviaria al Governo, continuerà ad esistere come Società in liquidazione, ed a questo unico effetto, finchè questa non sia compiuta e distribuita la rendita alle Azioni.

La liquidazione si eseguirà secondo le norme che, a forma dell'art. 74 dello Statuto della Società, verranno stabilite dall'assemblea generale.

4° Che viene assegnato ai possessori delle Azioni comuni, trentennarie e privilegiate il termine di tre anni dalla promulgazione della legge di approvazione della Convenzione del 17 novembee 1873 e del presente atto addizionale, a presentare i loro titoli alla conversione; scorso il qual termine, rimarranno a tutti gli effetti estinte le Azioni non presentate.

5° La presente Convenzione sarà registrata col dritto fisso di una lira.

*Il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro* ad interim *dei lavori pubblici*

DEPRETIS.

UBALDINO PERUZZI
CARLO FENZI
G. SACERDOTI
GIACOMO DE MARTINO.

IPPOLITO DOLCE, *testimonio*
GIUSEPPE BARILI, *testimonio*

*Il capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici delegato alla stipulazione dei contratti*

MARIANO FRIGERI.

---

*Atto addizionale alla Convenzione del* 15 *febbraio* 1876 *tra il regio Governo e la Società italiana delle* STRADE FERRATE MERIDIONALI *pel riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima.*

Ritenuta la Convenzione del 15 febbraio 1876 stipulata tra S. E. il Presidente dei ministri, Ministro delle finanze cavaliere Marco Minghetti, e S. E. il Ministro dei lavori pubblici comm. Silvio Spaventa, contraenti a nome dello Stato, e la Società concessionaria delle Strade Ferrate Meridionali, avente per oggetto il riscatto puro e semplice, da parte dello Stato, delle strade ferrate spettanti alla Società medesima, mercè i corrispettivi patti e condizioni che emergono dalla Convenzione medesima;

Ritenuto che la Convenzione predetta non ebbe ancora l'approvazione del Parlamento, e che in oggi, pur mantenendo fermo il riscatto, sarebbe intendimento del Governo del Re di concedere alla medesima Società delle Ferrovie Meridionali lo esercizio di una tra le due grandi reti continentali in cui ha diviso le strade ferrate del regno, l'esercizio, cioè, della rete Adriatica;

Ritenuto che ciò rende necessario di portare alcune modificazioni alla precitata Convenzione di riscatto;

Ritenuto inoltre che nel periodo di tempo trascorso dopo la sottoscrizione della Convenzione, ed in conformità dell'articolo 2 della medesima, essendosi dal Consiglio di amministrazione della Società, colla vigilanza dei due ragionieri cavaliere Audifredi e Castellari, compilato e trasmesso al Ministero dei lavori pubblici la liquidazione generale ed il bilancio dell'anno 1875, ne sarebbe risultato che l'utile netto di quest'anno (che la Società garantiva non sarebbe inferiore a quello di lire 3,923,411.41 ottenuto nel 1874) fu invece di lire 4,558,980.27, al lordo delle deduzioni statutarie: in guisa che sovra questo punto non rimarrebbe, per la piena osservanza del detto articolo 2, che l'approvazione del Governo nei termini e per gli effetti dei due capoversi 3° e 4° dell'articolo medesimo;

Ritenuto infine che, in quanto concerne la gestione sociale pel 1876 tenuta dal Consiglio d'amministrazione, a termini della Convenzione stessa, per conto del Governo, sotto la sorveglianza di un Commissario regio e con l'approvazione ministeriale d'ogni atto e contratto, il relativo bilancio del 1876 avrebbe dato un risultato ancora più favorevole di quello ottenuto per gli anni precedenti, essendosi verificato un utile netto di lire 4,719,484.56, e che solo occorrerebbe di provvedere per l'opportuno rendimento di conti;

Perciò, volendosi far constare delle modificazioni intese:

Tra S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro per *interim* dei lavori pubblici comm. Agostino Depretis, contraente nell'interesse dello Stato, e la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, rappresentata in quest'atto dai signori commendatore avvocato Tito Orsini e Gerolamo Bassi consiglieri di amministrazione, delegati alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società del giorno 8 del corrente mese, unitamente al commendatore Secondo Borgnini, Direttore generale della stessa Società, si è convenuto quanto in appresso:

1° La Convenzione del 15 febbraio 1876, che si allega all'atto presente, è mantenuta, ed ove d'uopo è confermata in ogni sua parte, tranne le modificazioni seguenti:

Il Governo, dentro il termine dei due mesi, dichiarerà al Consiglio di amministrazione se accetta la liquidazione generale ed il bilancio del 1875, compilato dalla Società colla vigilanza dei ragionieri delegati cavaliere Audifredi e Castellari, oppure se ha osservazioni da fare sui medesimi.

In quest'ultimo caso, quando il Governo ed il Consiglio di amministrazione della Società non riescano a mettersi d'accordo, le questioni verranno senza indugio deferite al giudizio di tre arbitri, cioè di uno eletto dal Governo, di un altro eletto dal Consiglio d'amministrazione della Società, e del Direttore generale del Tesoro sin d'ora eletto da ambedue le parti, i quali saranno dispensati dalle forme di procedura, e dovranno giudicare inappellabilmente entro un mese dalla loro accettazione. Il loro giudizio stabilirà definitivamente i risultati del bilancio 1875 e della liquidazione generale.

Qualora dalla decisione arbitrale risultasse che il bilancio del 1875 debba ridursi, e per effetto della riduzione riesca inferiore a quello del 1874, od in altri termini l'utile netto della liquidazione generale al 31 dicembre 1875 risulti inferiore a lire 3,923,411.41, al lordo delle deduzioni statutarie, come fu nel 1874, il Governo si rimborserà di quella somma che risulterà inferiore con altrettanta somma sulle prime cedole semestrali della rendita consolidata, che dovrà essere data alla Società in esecuzione della presente, come all'articolo di detta Convenzione modificato come segue:

2° In corrispettivo della cessione, di cui all'articolo 1, il Governo:

*a*) Assume a suo carico, a partire dal 1° gennaio 1876, gl'interessi e l'ammortizzazione delle Obbligazioni e dei Buoni descritti, le une e gli altri nel prospetto allegato sotto il numero 3 alla Convenzione del 15 febbraio 1876, in appendice del quale si annette il prospetto delle Obblibligazioni e Buoni estratti; e quindi da doversi ammortizzare a tutto il 31 dicembre 1877;

*b*) Assegna in corrispettivo alle 199,070 Azioni[1] sociali, che rimarranno in circolazione al 1° gennaio 1878, lire 4 milioni settecento settantasettemila seicento ottanta di rendita, con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

Alla Società saranno accreditati gli interessi sulla predetta rendita dal 1° gennaio 1876; di contro le sarà dato debito degli interessi pagati e da pagarsi sulle n° 199,070 Azioni per gli esercizii 1876 e 1877.

Gl'interessi e l'ammortamento delle 270 Azioni pagati e da pagarsi per gli esercizii 1876 e 1877 resteranno a carico della gestione fatta per conto del Governo.

3.° Le Azioni sociali saranno annullate dal Consiglio di amministrazione e sostituite con Azioni della Società d'esercizio della rete Adriatica, in cui si trasforma la Società delle Meridionali, entro il termine di due mesi dal giorno in cui la trasformazione della Società e gli statuti della nuova saranno stati approvati.

La predetta rendita di quattro milioni settecentosettantasettemila seicento ottanta sarà ripartita in eguale porzione sovra tutte le Azioni, ma in pari tempo sarà accreditata ed imputata come versamento fatto sulle Azioni nuove sostituite alle antiche ed in contraccambio delle medesime.

Le Azioni sessantamila a matrice sono considerate di niun valore, e saranno perciò annullate.

4.° Approvata che sia per legge la presente Convenzione, la Società delle Strade Ferrate Meridionali dovrà trasformarsi in Società d'esercizio della rete Adriatica, a termini della relativa Convenzione ed annessovi Capitolato.

L'Assemblea generale degli azionisti della Società medesima dovrà esser riunita, all'oggetto di spiegare e modificare, occorrendo, gli Statuti, approvare la presente Convenzione modificativa ed addizionale al riscatto, e prendere tutte quelle altre deliberazioni che occorreranno per la sua esecuzione. (*V. Notizie ferroviarie italiane*)

5.° Il Governo entrerà in possesso col 1° luglio 1878 di tutte le ferrovie ed altre cose a lui cedute, ed anche delle strade Calabro-Sicule.

L'attuale Amministrazione delle Ferrovie Meridionali continuerà fino al 1° luglio 1878 nei modi e termini stabiliti negli articoli 9 e 10 della Convenzione 15 febbraio 1876.

6.° La presente Convenzione sarà registrata col diritto fisso di una lira.

7.° Nel resto è mantenuta la Convenzione del 15 febbraio 1876.

La presente non sarà valida ed efficace, se non intervenga l'approvazione del Parlamento di questa, non che di quella di esercizio della rete Adriatica.

Fatta a Roma in doppio originale quest'oggi 20 novembre dell'anno 1877.

*Il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro* per interim *dei lavori pubblici*, DEPRETIS.

*Per la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali,*

TITO ORSINI, *in detta qualità.*
GIROLAMO BASSI, *in detta qualità.*
SECONDO BORGNINI.

IPPOLITO DOLCE, *testimonio.*
GIUSEPPE BARILI, *testimonio.*

*Il capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici delegato alla stipulazione dei contratti* MARIANO FRIGERI.

---

## LA TRANSAZIONE COLLA SOCIETÀ VITALI E COMP.

### per le ferrovie Calabro-Sicule

CRONACA PARLAMENTARE

Nella seduta del 29 dicembre p. p. il Senato prese a discutere il progetto di legge relativo alla transazione colla Società Vitali, Charles, Picard e C., già approvato

dalla Camera dei deputati. Ne riassumiamo la discussione dai giornali di Roma :

Aperta la discussione generale, *Brioschi* (relatore) domanda qualche schiarimento all'onor. presidente del Consiglio.

*Depretis* (presidente del Consiglio) dice che questa transazione non ha alcun legame che la unisca ai due contratti relativi alla costruzione del nuovo tronco Girgenti e Porto Empedocle ed alla Convenzione del 1868 per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule.

L'on. presidente del Consiglio dà quindi lettura di due articoli della Convenzione stessa, in sostegno del suo asserto.

*Caccia* spiega le ragioni per cui darà il voto favorevole a questo progetto di legge. Dimostra con molti argomenti la legalità dell'atto conchiuso dal Governo. Passando all'esame della Convenzione, dice che amministrativamente e giuridicamente essa favorisce gl'interessi dello Stato. L'oratore conclude pregando il Senato a rendere giustizia all'operato del Governo coll'approvare il progetto.

*Pepoli G.* dichiara che non negherà il suo voto favorevole a questa legge; però osserva, dopo alcune considerazioni generali sul progetto, che le ferrovie, nel modo che sono state costruite, concesse ed esercitate, hanno di molto danneggiato le finanze dello Stato.

L'oratore desidererebbe, ed in ciò crede di avere annuente la grande maggioranza del paese (!!), un'inchiesta sulle condizioni generali delle ferrovie.

Dichiarando di votare in favore del progetto, l'oratore conclude pregando il Governo di volere accettare la raccomandazione da lui fatta per un'inchiesta ferroviaria.

*Gadda*, accennando ad alcuni particolari relativi alle vicende che ha subito questa Convenzione davanti alla Corte d'Appello e di Cassazione, rettifica alcune osservazioni fatte dall'onorevole Pepoli.

*Pepoli* replica, dicendo che ha ponderato bene la Relazione, che lo ha tratto ad esporre le considerazioni svolte oggi.

*Depretis* (presidente del Consiglio). Dopo poche parole di ringraziamento all'on. Pepoli per avere dichiarato di dare il voto favorevole alla legge, entra in alcuni dettagli per provare che la transazione è utile allo Stato.

La Corte dei conti, così gelosa custode delle leggi, registrò senza osservazioni e senza riserva il decreto che approvava quella transazione. E non fu che per deferenza alla Commissione del bilancio che io presentai il progetto. La transazione ebbe il voto favorevole dal Consiglio di Stato, ha avuto il voto favorevole dall'avvocato generale erariale, e la Commissione generale del bilancio fu unanime nell'approvarla.

L'on. Ministro fa la storia della Convenzione del 1868.

Rispondendo all'on. Pepoli circa l'inchiesta da lui voluta, dice che non è nè il tempo, nè il luogo di trattarne; ed aggiunge che all'apertura della Camera, dimostrerà che le condizioni delle finanze dello Stato sono migliorate in tal modo da potersi riformare il nostro sistema tributario.

Dichiara che non è qui il caso di emettere sentenze sulla necessità dell'inchiesta; perchè, sentenziando troppo presto, si corre pericolo di non sentenziare troppo bene.

Parlando delle Convenzioni ferroviarie, dichiara di non voler ora sollevare tale discussione, ma desiderare che questa discussione venga presto.

Sebbene non regga più il Ministero delle finanze e quello dei lavori pubblici, egli non diserterà il campo, non intendendo declinare la responsabilità di quello che ha fatto; anzi la rivendicherà intera sopra sè stesso.

*Pepoli G.* insiste per dimostrare la necessità dell'inchiesta.

L'on. Depretis ha parlato di riforma del nostro sistema tributario. In quanto alla riforma tributaria, essa potrà effettuarsi soltanto diminuendo le imposte e le spese, le quali crescono ogni anno più!

*Depretis* dice che ora non è il caso di pronunziarsi sull'inchiesta. Perchè nel 1876, quando si decretò l'esercizio privato delle ferrovie, non si riconobbe l'opportunità d'imporre al Governo un'inchiesta? —

Chiusa così la discussione generale, tutti gli articoli della transazione furono approvati senza osservazioni.

Allo scrutinio segreto, si ebbero:

Votanti 117 — Favorevoli 85 — Contrarii 32.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 1° gennaio.

*Beaucoup de bruit pour rien*, come dicono i nostri vicini d'oltr'Alpi, fu il risultato finale della opposizione sorta nel Senato del Regno contro la transazione Vitali, Charles, Picard e C.; la politica minacciò di convertire un bicchier d'acqua in un mare burrascoso, ma prevalsero nell'on. relatore e nell'autorevole Consesso il senno e la giustizia, e la transazione, largamente discussa, venne approvata con notevolissima maggioranza. *(V. sopra la Cronaca parlamentare).*

È confortevole il poter esclamare: una questione di meno! ogni volta che il Governo sa mettere fine a grossi e lunghi litigi, della specie della vertenza Vitali, con vantaggiosi compromessi.

L'accessorio ebbe assai più importanza del principale nella seduta del 29 dicembre al Senato; perchè l'on. Gioachino Pepoli, precorrendo i tempi, ruppe una lancia in favore dell'inchiesta ferroviaria, e l'on. Presidente del Consiglio rispose all'invito colle più esplicite dichiarazioni di dovere e volere difendere strenuamente dinnanzi alle Camere le Convenzioni da lui firmate. Nè si può in alcun modo dubitare che l'on. Depretis siasi limitato ad emettere la sua opinione personale; egli aveva presentato pochi momenti prima al Senato il nuovo Gabinetto, da lui nuovamente presieduto, e quindi nessun istante sarebbe stato meglio indicato per esprimere solennemente il concorde avviso dei suoi colleghi. —

Contro alla soppressione del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, decretata inopinatamente a brevissimo intervallo di tempo dalla votazione parlamentare del relativo bilancio, si sollevano da ogni parte molte obbiezioni di illegalità, d'incostituzionalità, il cui esame mi porterebbe troppo lontano, e troppo fuori della carreggiata del *Monitore*. Mi mostrerò, dal canto mio, più temperato e più modesto nei miei apprezzamenti, tassando la deliberazione ministeriale di soverchia precipitazione, e soprattutto d'intempestività. Ma ove, accettando il fatto compiuto, io scenda a considerarne i particolari, devo convenire intorno alla maggiore razionalità, ed ammettere anzi i molteplici vantaggi che deriveranno all'Amministrazione dello Stato, col collocare al Ministero dei lavori pubblici, il quale ne è ad evidenza la più appropriata sede, il servizio delle miniere, della meteorologia, della idrografia e delle foreste.

Quali e quanti rapporti necessarii, immediati, non esistono tra quest'ultime e l'economia delle acque? E che altro poteva farsi dagli Ufficii meteorologici e idrografici del Ministero d'agricoltura, se non raccogliere e pubblicare in duplicato gli elementi attinti alla Direzione generale delle opere idrauliche al Ministero dei lavori pubblici? E il Corpo degli ingegneri delle miniere non vivrà più prospero, così per riguardo a sè stesso, come per ri-

guardo al servizio pubblico, una volta restituito al suo naturale ambiente, e tornato all'antica convivenza col suo gemello il Corpo del Genio civile? Vero è che questo è affetto da profonda anemia, ma giova sperare non sia lontano il giorno in cui gli verranno da pietoso ed abile medico somministrati gli opportuni farmaci ricostituenti; e d'altronde la povertà di sangue non è, per fortuna, infermità contagiosa. —

Gli studii definitivi per i due tronchi delle nuove ferrovie Sarde, la cui presentazione al Ministero da parte della Società io vi annunziai nella precedente mia, furono già dalla solerte Direzione generale delle strade ferrate trasmessi al Consiglio superiore, con preghiera del più sollecito esame. Per colpevole trascuranza, all'opposto, e per difetto di etica commerciale (utile, per lo meno, quanto la etica civile), l'ex Ministro Maiorana cadde sotto alle rovine del suo dicastero, senza avere approvato gli statuti della Società anzidetta, colla strana pretesa di giudicare questioni, la cui attendibilità o meno non spetta in ogni caso se non ai competenti tribunali.

« Poca gioia ha nell'urna chi non lascia eredità d'affetti ». Renderà affrettatamente giustizia quel chiarissimo amministratore che è il nuovo Ministro del Tesoro, l'on. Bargoni. Intanto il personale tecnico della Compagnia Reale Sarda partì per l'isola, affine di dar tosto mano ai primi apprestamenti per la prossima iniziazione dei lavori.—

Vennero anche dati in esame al Consiglio superiore gli studii governativi per la linea di Vallelunga, la quale, diramandosi dalla Stazione di Roccapalumba, della linea Palermo-Girgenti, va a ricongiungersi alla ferrovia esistente alla Stazione di Santa Caterina. —

L'on. senatore Perez fece ieri a sera alle sei una prima visita al Ministero dei lavori pubblici, e prenderà oggi possesso del suo ufficio, ricevendo i suoi funzionarii. Si assicura che egli confermerà nella carica di Segretario generale l'on. comm. Valsecchi; nè potrebbe, a parer mio, pensare ad una scelta più opportuna, laddove si abbia solo di mira il fatto più saliente dell'attuale situazione parlamentare, le Convenzioni ferroviarie, al cui negozio ebbe tanta parte l'egregio funzionario anzidetto. B.

---

DEL MOVIMENTO DELLE MERCI SULLE FERROVIE INGLESI.

Londra, 25 dicembre.

Che la prosperità d'un paese sia intimamente connessa con quella delle sue ferrovie, e che il trasporto delle merci costituisca il cespite principale dei prodotti ferroviarii, è cosa da esser posta ormai fuor di dubbio; ed ove sulla verità di tale asserto potesse alcun dubbio rimanere ancora, basterà riferirci alle statistiche d'un paese che, come l'Inghilterra, a niun altro è secondo per prosperità economica, perchè tal dubbio venga del tutto dissipato.

Vediamo, infatti, dalle statistiche ferroviarie inglesi, che mentre in tre periodi successivi, della durata di sei anni ciascuno, i prodotti dei viaggiatori aumentarono rispettivamente del 25, 31.6 e 33 per cento, quelli delle merci si accrebbero del 41, 41.4 e 47 per cento; ciò che fa vedere chiaramente la superiorità del traffico delle merci in confronto di quello dei passeggieri, in primo luogo, e l'uso sempre crescente che si fa colà delle ferrovie per i trasporti *mercantili.*

Nè credasi che questo aumento sia soltanto relativo, imperocchè anche la differenza tra gli introiti effettivi trovasi ad essere in favore delle merci. In prova di che, prendendo a considerare l'ultimo dei tre periodi sovraccennati, vediamo i prodotti dei viaggiatori da lire sterl. 17,936,000 essere saliti a 23,854,000; mentre quelli delle merci, durante lo stesso periodo, aumentarono da lire sterl. 21,544,000 alla vistosa somma di 31,822,000. Rilevasi da ciò avere il traffico delle merci superato quello dei passeggieri di un terzo circa, tanto nell'aumento relativo, quanto negli introiti effettivi. E per ultimo si può aggiungere, che il numero dei treni-merci per chilometro è pure di un terzo maggiore di quello dei treni-passeggieri.

Avendo così toccato di volo l'importanza del traffico delle merci nell'esercizio ferroviario in un paese prosperoso come l'Inghilterra, e stabilitane la superiorità su quello dei viaggiatori, mi proverò a dare un' idea del come un così enorme movimento venga speditamente ed economicamente disimpegnato.

L'introito di lire sterline 31,822,000 sopraccitato è il prodotto delle merci nell'esercizio di chilometri 24,000 circa durante il periodo di un anno. Ove questo grande traffico fosse egualmente distribuito su tutta la rete, l'esercizio di questa, quantunque abbastanza complicato, non sarebbe poi di così difficile attuazione; ma, quando la preponderanza del traffico in certe località, e la concentrazione di esso in certe altre, sieno tenute nel debito conto, la questione del pronto e facile disbrigo di tale immenso traffico viene ad essere intricata in modo da porre in serie difficoltà, così i Direttori, come i loro più provetti Capi-traffico.

Anzitutto i treni-merci vengono divisi in treni a gran velocità (*express-goods*) ed in treni ordinarii: i primi corrono direttamente fra i centri di prim' ordine con una velocità media di 60 chilometri all'ora, e si suddividono in treni-minerali e treni-merci, questi ultimi prendendo talvolta denominazioni particolari, come ad esempio *newspaper-train*, *meat-train*, *fish-train*, *ale-train*, ecc. ecc. Le Stazioni intermedie vengono servite da treni locali, alcuni dei quali (*pick-up trains*) raccolgono il traffico, ed altri (*delivery-trains*) lo distribuiscono, camminando con una velocità di 36 kil. all'incirca. Questi treni poi trasportano le merci da e per i centri summentovati, ove il lavoro più difficile della composizione dei treni, tanto celeri per merci destinate a grandi distanze, quanto di distribuzione per le linee locali, viene eseguito.

Per dare un'idea dell'importanza e della vastità di queste operazioni, e dell'economia di tempo e di spesa derivante a seconda del sistema seguìto per le medesime, basterà accennare alla Stazione di Chaddesden appartenente, alla *Midland Railway C.*, ove passano in media circa 3500 vagoni al giorno; dopo di che si capirà facilmente quanto complicato debba essere tale lavoro, e come da questi centri dipenda in massima parte l'andamento del servizio ferroviario.

Quantunque la disposizione generale di tali località varii secondo l'importanza del traffico e delle circostanze di luogo, nondimeno il sistema adottato si riduce ad essere in pressochè tutti i casi lo stesso, se non nei dettagli, nelle sue generalità almeno. Abbiamo sempre, infatti, da uno dei lati della linea principale per passeggieri, una prima serie di binarii *ricevitori* in numero da 6 a 10, paralleli fra loro, e comunicanti ad una estremità colla linea principale d'arrivo delle merci e diramazioni: in questi i treni, composti di veicoli da e per destinazioni diverse, vengono a fermarsi aspettando di essere assortiti. Le altre estremità convergono verso un *collo*, comunicante con altri binarii, pure fra loro paralleli ed in numero variabile da 40 a 60, i quali vengono chiamati *distributori*. Dai binarii *ricevitori* i veicoli passano in questi ultimi, ricevendo un primo assortimento per treno e per orario; e quindi, attraversando a tempo debito una seconda serie di *distributori*, vengono disposti, per ordine di Stazione, in uno dei diversi binarii di fronte, chiamati di *partenza*. I *distributori* della 2ª serie sono minori in numero ed in lunghezza di quelli della 1.a serie; ed è appunto in questi che si riscontrano le maggiori discrepanze. Senza entrare in particolari sulle diverse disposizioni dei *distributori* della 2.a serie (cosa che, d'altronde, riescirebbe molto difficile senza l'aiuto di appositi disegni), dirò di quelli molto semplici ed efficaci adoperati dalla *London and North-Western Railway Company*, chia-

mati distributori a graticola (*gridirons*), e che pare incontrino la generale approvazione.

Questi *gridirons* consistono in due serie di binarii paralleli e della stessa lunghezza, formanti un certo angolo col loro asse di figura, le cui estremità si raccordano a binarii di testa, che mettono su quello d'asse (che è pur quello di figura), comunicante da una parte coi distributori della prima serie e coi binarii di partenza dall'altra. Queste comunicazioni rappresenterebbero i manichi della graticola, mentre quest'ultima sarebbe composta dai binarii summentovati, inclinati ad un certo angolo sulla direzione del prolungamento del manico; due di queste graticole col rispettivo manico, unite per testa, e comunicanti coi distributori della 1.a serie da una parte e coi binarii di partenza dall'altra, formerebbero i distributori della 2.a serie o *gridirons*.

Con questa disposizione, i vagoni disposti per linea e per orario in uno dei binarii distributori della prima serie, verranno con tutta facilità a trovarsi sulla linea di partenza anche per ordine di Stazione, passando semplicemente attraverso ai *gridirons* di sopra descritti, se il numero dei binarii in ogni graticola ed il numero dei vagoni che ciascun binario deve poter contenere, sarà fatto eguale alla radice quadrata del numero dei veicoli che dovranno comporre il treno; e ciò nella supposizione che i vagoni componenti quest'ultimo abbiano tutti una destinazione diversa e siano comunque frammischiati nel binario distributore: cosa questa che, con un po' di riflessione, si può facilmente intendere. Se le graticole, convenientemente disposte fra i distributori di 1.a serie ed i binarii di partenza, saranno in numero di quattro, formanti sistema a due a due, si potranno comporre due treni nello stesso tempo, presto e senza difficoltà, confusioni od inconvenienti, e relative perdite di tempo.

Il movimento dei vagoni, durante le precitate operazioni, vien fatto per gravitazione: cioè dal punto d'arrivo a quello di partenza, le diverse successioni di binario hanno pendenze variabili da 1 in 80 a 1 in 110. La maggior inclinazione naturalmente è data nei punti in cui i vagoni, fermi in una serie di binarii qualsiasi, devono essere avviati, onde passare nella successiva, quali sarebbero i binarii ricevitori, e la parte inferiore dei distributori d'entrambe le serie, onde dare ai vagoni maggior velocità iniziale. La minore inclinazione invece si darà in quei punti, in cui i vagoni in movimento stanno per passare allo stato di riposo, vale a dire ai binarii di collegamento delle diverse serie, alle parti superiori dei distributori, ed alle linee di partenza, queste ultime essendo talvolta affatto orizzontali. Trattandosi di traffico misto, una maggior inclinazione è richiesta, stante le variabili circostanze del peso, della costruzione e condizione dei vagoni. Ad Accrington si hanno pendenze di 1 in 47, e ciò non ostante furono rarissimi gli accidenti.

Quantunque con questo mezzo non si abbia bisogno, nè di macchine, nè di cavalli, pure vi hanno cause ritardanti il movimento dei veicoli, quali sarebbero il gelo ed i venti contrarii; però contro tali eventualità si provvede, facendo uno o due binarii centrali correnti da cima a fondo, i quali vennero lasciati appositamente vuoti, onde essere percorsi da locomotive, o, se vuolsi, da cavalli di manovra. Quattro sviatori, disposti su di un fianco, comandano a tutti i deviatori, mentre altrettanti manovratori ad alta voce fanno loro intendere il numero del binario in cui il vagone deve venir passato; in alcuni altri luoghi invece un uomo accompagna il vagone, e correndo in avanti, apre i deviatori.

I binarii d'arrivo comunicano con un altro, che passando esternamente, mette capo in testa a quelli di partenza; egli è passando su questo binario che le locomotive, non appena arrivate con un treno, vanno a rifornirsi d'acqua e di carbone ed a prendere quindi un altro treno già pronto in avanti. La stessa disposizione viene talvolta adottata per assortire i vagoni vuoti facenti ritorno ai luoghi di provenienza; la qual cosa accade appunto a Shildon, appartenente alla Compagnia del *North-Eastern Railway*, ove arrivano vagoni carichi provenienti da oltre 120 miniere diverse, e destinati a più di 200 differenti località.

Ove tutte le operazioni fin qui accennate sieno eseguite a dovere e sotto buona direzione e sorveglianza, se ne ottengono meravigliosi risultati. Riferendoci ancora alla Stazione di Chaddesden più avanti citata, vediamo, infatti, come sia possibile di assortire colà 11 treni all'ora, composti in media di 35 a 40 carri cadauno; e, come viene constatato da apposite osservazioni, essere richiesti da 3' 30'' a 4' 30'' minuti per l'assortimento di ciascun treno, cioè non più di quanto è richiesto per la rifornitura d'acqua e di carbone, e pel passaggio della locomotiva in testa al nuovo treno. Altre osservazioni fatte a Shildon diedero il numero di 771 veicoli assortiti durante due ore di tempo, e dopo essere stati divisi in 128 parti, aventi in media 6 carri per ciascuna.

Numerose sono le località nelle quali il traffico delle merci viene così disimpegnato; ed il lettore potrà facilmente farsi un' idea della loro estensione, quando sappia che lo sviluppo totale dei binarii, entranti nella formazione d'una sola di esse località, raggiunge talvolta la lunghezza di 25 chil., coprenti un'area totale di 10,000 m. q. Queste cifre, che a molti sembreranno esagerate, attestano non pertanto la pura realtà delle cose, inquantochè questa gran lunghezza dei binarii ed estensione di terreni sono in molti casi appena sufficienti ai bisogni del traffico. Valga a provarlo il fatto della *London and North-Western C.*, che, con un esercizio di chil. 2268, aveva, prima dell' introduzione di questo sistema, non meno di 171 locomotive costantemente in manovra, con un totale di 613,472 ore di manovra in un anno.

I vantaggi che l'introduzione di questo sistema apporta, sotto il doppio aspetto dell'economia di tempo e di spesa, e della facilità nel disbrigo del traffico delle Stazioni principali e secondarie nei rapporti fra loro ed in relazione col movimento sulle linee, non occorre ch'io stia qui ad accennarli, avvegnacchè quanti di queste cose s'intendono e s'interessano non avranno difficoltà a comprenderli.

Temo però che per la nostra Italia non sia ancora arrivato il tempo, in cui il traffico richiegga l'adozione di tali misure; ma se fortunatamente io andassi errato, nutro fiducia che, se qualche cosa di simile non s'è fatto sinora, non si tarderà troppo a farlo.

Ing. M. SCLAVERANI.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia è venuta a conoscere che, da parte dell'Austria, si è deciso di costruire al confine della Pontebba, sul suo territorio, una Stazione ferroviaria e doganale, destinata esclusivamente al servizio proprio, abbandonando, a quanto pare, l'idea di una Stazione unica internazionale.

In seguito di ciò, sappiamo che l'Amministrazione suddetta ha deliberato di far allestire un progetto per l'impianto di una consimile Stazione sul confine italiano: progetto che si sta già elaborando, e che, appena compiuto, verrà sottoposto all'approvazione governativa.

Il *Journal des travaux publics* crede di poter ritornare con particolare insistenza sulla esattezza della notizia da esso data e smentita dalla *Semaine financière*, circa la rinnovazione per un anno del contratto di esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia, da parte della Società del Sud dell'Austria e del Governo italiano.

Dal canto nostro, non rinunciamo a credere quella

notizia per lo meno *prematura*, come dicemmo nel precedente numero: quantunque la presenza a Roma in questi giorni dei sigg. Cavallier e Landau, rappresentanti della suddetta Società, per la definizione di altre pendenze col nostro Governo, possa aver dato luogo a discorrere anche sull'accennato argomento.

---

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto per la nuova galleria in curva pel raccordamento tra l'imbocco nord dell'attuale galleria di S. Benigno e le nuove calate per la Stazione marittima di Genova.

Si sta ora attendendo dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia alle pratiche necessarie per l'appalto di questo lavoro, che dovrà essere eseguito nel termine di sei mesi dal giorno che se ne farà la consegna.

---

Sappiamo pure che il suddetto Ministero ha approvato il progetto pel fabbricato definitivo della Stazione di San Remo, ch'era veramente indispensabile per togliere l'attuale baracca provvisoria di legname, non corrispondente al decoro di quella località, frequentata da molti e distinti forestieri, ed alla comodità stessa del servizio.

A questo fabbricato si darà mano quanto prima, affinchè possa essere aperto all'esercizio nell'autunno del corrente anno.

---

I lavori per la costruzione del nuovo rivestimento in alcuni tratti non ancora rivestiti della galleria Sella, sulla linea Bra-Savona, lavori riconosciuti indispensabili dalla Commissione governativa di collaudo, sono già attivati, e devono essere ultimati entro l'estate prossimo.

I lavori dovendo essere eseguiti senza interruzione dell' esercizio, i treni devono subire un rallentamento nel traversare la galleria per tutta la durata dei lavori stessi.

---

Il *Giornale dei lavori pubblici*, riferendosi a quanto noi scrivemmo nel nostro N. 49 dell' anno scorso, circa le conferenze tenutesi in Torino dalla Commissione per lo studio sulla unificazione del materiale mobile ferroviario, dice che noi abbiamo voluto « togliere ogni carattere ed ingerenza ufficiale alla detta Commissione », ed abbiamo « tentato di menomare ogni importanza alle conferenze suaccennate ».

O il nostro confratello ci ha male inteso, o noi non comprendamo come ci si possa accusare di non avere abbastanza apprezzato la importanza ed utilità delle suddette conferenze.

Noi fummo i primi a riconoscere in massima la grande utilità pratica di tali conferenze, e non possiamo che darne lode all'egregio Ispettore Billia, che se ne fece il promotore. Ed in vero, il riunire di quando in quando gli uomini tecnici che in Italia si occupano più specialmente di questa materia, fare profonde disamine e disquisizioni sulle migliori forme e dimensioni da dare al materiale mobile, e mettere così a profitto le idee di tutti per trarne utili ammaestramenti, è senza dubbio una cosa assai lodevole e vantaggiosa.

Ma ciò che noi dicevamo, e che possiamo ripetere, si è che bisogna evitare di cadere in un eccesso contrario: cioè che, in luogo di un'assoluta disuguaglianza e libertà nei progettisti e nelle norme in corso per le costruzioni ferroviarie, si pretenda stabilire una completa uniformità ufficiale, che escluda qualsiasi iniziativa privata.

Del resto, non intendemmo giammai di menomare l'importanza delle suddette conferenze, ma solo di constatare il prevalente loro carattere di studii ed opinioni individuali manifestate dai singoli membri della Commissione per viemmeglio raggiungere lo scopo propostosi dal Ministero colla nomina della Commissione medesima.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Meridionali** — Il 29 dicembre p. p. si adunava in Firenze l'Assemblea straordinaria degli azionisti delle Ferrovie Meridionali per deliberare sulle nuove Convenzioni stipulate il 20 novembre 1877. (*V. al principio del giornale*).

Erano presenti 105 azionisti, rappresentanti 70,038 Azioni con 957 voti.

Approvata la prima proposta del Consiglio, che riguarda una modificazione agli Statuti, uno degli azionisti presenti, sulla seconda proposta, che era appunto per l'approvazione delle Convenzioni predette, ha osservato che gli azionisti furono chiamati un'altra volta, l'anno scorso, ad approvare una Convenzione di riscatto, colla quale gli azionisti prendevano 25 lire per Azione e la Società cessava di esistere. I patti non erano larghi, non erano davvero vantaggiosi, ma finalmente erano definiti; gli azionisti si movevano sopra un terreno pratico e positivo, e si levavano ogni pensiero per l'avvenire.

Colle nuove Convenzioni non si chiude più la porta alle eventualità future: non si cessa, ci si trasforma; si corrono dei rischi, e con tutto ciò si prende per il prezzo delle Azioni una lira di meno, perchè dalle 25 lire si scende alle 24.

Vi sono almeno compensi? vi sono possibilità favorevoli alla Società nelle Convenzioni nuove? L' oratore diceva di non saperlo, di non aver potuto in breve tempo studiare e farsi un'idea chiara di ciò che si contiene nel grosso volume delle Convenzioni; conchiudeva che, in questa condizione di cose, egli preferiva dare un voto di fiducia al Consiglio, anzichè approvare stipulazioni così ampie e così gravi, senza averne ancora potuto acquistare piena e matura cognizione.

Un altro azionista, convenendo nelle considerazioni onde moveva il precedente, osservava però che il voto di fiducia al Consiglio peccava, a suo avviso, dal punto di vista della convenienza e della legalità; e dimostrava ampiamente il suo assunto.

Il preopinante allora dichiarava che, quando il voto di fiducia al Consiglio paresse inopportuno e illegale quanto ai suoi effetti, avrebbe preferito che l'Assemblea si prorogasse, per dar tempo agl'interessati di farsi una chiara ed adeguata idea delle stipulazioni.

Il Consiglio, per bocca del suo Presidente, si dichiarava grato della fiducia che gli si voleva dimostrare, aggiungendo che per le ragioni svolte non avrebbe potuto accettarla. Consentiva però nella proroga, avvertendo in pari tempo che gli azionisti avrebbero potuto ritirare dalla segreteria della Società un esemplare delle Convenzioni per esaminarle.

L'Assemblea deliberava ad unanimità di prorogarsi al 17 gennaio corrente.

**Ferrovie provinciali venete.** — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 30 dicembre:

Ieri si sono riunite, nelle sale del Municipio, le Commissioni ferroviarie della nostra provincia e di quella di Rovigo, in un al Sindaco di Chioggia ed altri rappresentanti di quella città. L'oggetto principale della riunione era quello di determinare il contegno degli interessati nella ferrovia Adria-Chioggia, di fronte al progetto di legge che accompagna le Convenzioni ferroviarie.

La seduta si è protratta per più ore; e noi speriamo che le conclusioni torneranno giovevoli ai comuni interessi,

specialmente se i propositi e gli sforzi delle due Commissioni saranno energicamente coadiuvati dai nostri rappresentanti nei due rami del Parlamento.

— E nella stessa *Gazzetta* del 31:

La Commissione ferroviaria della nostra Provincia si è ieri riunita coi rappresentanti dei Comitati distrettuali per uno scambio di idee intorno alle disposizioni contenute nel progetto di legge ed alla loro applicazione al tronco Mestre-S. Donà-Portogruaro. Vi fu accordo perfetto intorno al modo di condurre le pratiche; ed i rappresentanti dei Comitati s'impegnarono inoltre di sollecitare le deliberazioni dei Consigli di quei pochi Comuni che non ancora assunsero la quota di concorso assegnata coi rispettivi riparti, nonchè di affrettare le deliberazioni di altri Comuni fuori della provincia di Venezia, che si mostrarono disposti a favorire quell'utile impresa.

**Ferrovie in Piemonte.** — Il Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 31 dicembre p. p., discusse la proposta di un sussidio per la ferrovia Bricherasio-Campiglione-Barolo-Barge.

La Giunta municipale proponeva il sussidio di L. 70,000 a fondo perduto, alle seguenti condizioni:

1° Che si ottenga la concessione governativa non più tardi del 31 agosto prossimo.

2° Che entro l'anno 1878 siano efficacemente intrapresi i lavori di costruzione della ferrovia.

3° Che con tutto il 1880 al più tardi siano ultimati i lavori stessi ed aperto l'esercizio completo e definitivo in congiunzione colla linea di Pinerolo.

4° Infine che, qualora non venga adempiuta una qualunque delle condizioni avanti espresse, il Municipio di Torino resti sciolto da ogni impegno dipendente dalla presente deliberazione.

Dopo poche osservazioni, la deliberazione della Giunta venne approvata.

Ora, riassumendo i sussidii deliberati dal Comune di Torino per nuove ferrovie in progetto, si ha:

| | | |
|---|---|---|
| Ivrea-Aosta | L. | 500,000 |
| Giaveno-Mirafiori | » | 390,000 |
| Bra-Carignano | » | 300,000 |
| Torino-Superga | » | 300,000 |
| Settimo-Rivarolo | » | 200,000 |
| Pinerolo-Torre Pellice | » | 100,000 |
| Torino-Gassino | » | 90,000 |
| Rivarolo-Castellamonte | » | 56,000 |
| Torino-Casale | » | 1,000,000 |
| Airasca-Cuneo-Saluzzo | » | 380,000 |
| Bricherasio-Campiglione-Bagnolo-Barge | » | 70,000 |
| Totale | L. | 3,386,000 |

**Nuovo valico dell'Appennino ligure.** — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua seduta del 21 dicembre p. p., dopo avere esaminati varii progetti per una ferrovia succursale a quella dei Giovi, opinò che fra tutti siano preferibili quello dell'ing. comm. Amilhau e l'altro dell'ing. Navone, il quale ultimo è una variante del primo; ma che convenga intraprendere più accurati studii per determinare meglio quale sia il più conveniente tracciamento di quella succursale: ritenendo sempre però, che il punto di partenza debba essere S. Pier d'Arena, la massima pendenza quella del 15 per 1000, ed il raggio minimo delle curve quello di 400 metri.

**Ferrovia Forlì-Arezzo.** — Scrivono da Arezzo, 30 dicembre, che fu tenuta venerdì sera, nella sala dell'Accademia di Badia, una riunione popolare, dietro invito di un Comitato promotore costituitosi in Arezzo; per propugnare il progetto della ferrovia Forlì-Arezzo; e fu deliberata la nomina di una Commissione, che solleciti le adesioni delle altre Provincie e Comuni interessati, e diriga una petizione al Parlamento per l'adozione della ferrovia Forlì-Arezzo.

Il 29 si adunò la Commissione stessa, insieme alla Deputazione provinciale, ed erano presenti anche i deputati avv. Puccioni, avv. Minucci e conte Fossombroni.

**Alienazione di rendita per spese straordinarie di ferrovie** - La *Gazz. Uff.* del 28 dicembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 26 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, già approvata dal Parlamento, relativa al bilancio di prima previsione delle entrate pel 1878, ed all'alienazione di rendita per far fronte alle spese straordinarie ferroviarie, comprese nel bilancio dei lavori pubblici (che abbiamo riferito nel nostro numero del 14 novembre scorso).

Ecco l'articolo del suddetto Decreto che riguarda l'argomento:

«......*Art.* 5. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere sul Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita consolidata 5 per cento (5 p. 0[0), quanta basti a ricavare la somma di 47,200,000 lire, occorrente per far fronte nel 1878:

*a*) Alle spese pei lavori di compimento della ferrovia Ligure per L. 3,000,000;

*b*) Alle spese per la continuazione dei lavori delle ferrovie Calabro-Sicule fino a concorrenza di L. 25,000,000;

*c*) Alle spese pei lavori delle ferrovie dell'Alta Italia, in conseguenza delle Convenzioni approvate colla legge 29 giugno 1876, n. 3181, per L. 16,000,000;

*d*) Al pagamento delle rate d'estinzione del mutuo contratto dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia colla Cassa di Risparmio di Milano, passato a carico dello Stato per effetto delle Convenzioni suddette per L. 3,200,000.

**Tramway Milano-Vaprio.** — La *Gazz. Uff.* del 26 dicembee p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 16 mese stesso, con cui la Società per la costruzione del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio, ed eventualmente pel compimento delle diramazioni per Cassano d'Adda e Trezzo, sedente in Milano col titolo di *Società del tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di lire 1,r00,000, diviso in 4000 azioni da L. 250 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con alcune modificazioni.

**Disastro ferroviario.** — Scrivono alla *Gazzetta d'Italia*, in data di ieri l'altro:

A tre chilometri dalla Stazione di Monte Amiata, il treno che era partito dalla medesima a ore 1.30 pom. per essere a Siena alle 5, trovò ieri franato, per la lunghezza di circa 15 metri, il muraglione che difende la via ferrata dalle insidie dell'Orcia; e la macchina col *tender* precipitò nel sottostante fiume. Due vagoni merci sono rimasti sull'orlo della frana, talchè da un momento all'altro essi pure precipiteranno nell'Orcia. I vagoni passeggieri rimasero tutti sul binario, essendosi, per mirabil fortuna, spezzate le catene che univano l'ultimo vagone merci col primo passeggieri. Cosicchè questi non ebboro a provare che dello spavento e molto. Due soli però, un conduttore e un facchino, riportarono qualche ferita alla testa, che si percossero l'uno contro quella dell'altro. Sembra ora che, fortemente spinto da un gigantesco smottamento della soprastante collina, minacci rompersi e cader nell'Orcia un più lungo tronco del muraglione, circa 100 metri. Precariamente si è disposto il trasbordo dei passeggieri, onde non sieno tolte le comunicazioni dell'Amiata con Asciano ed oltre. È già ordinato che con la sollecitudine maggiore venga riedificato il muraglione: ci occorrerà però più di un mese, forse tutto l'inverno, per ritornar la via ferrata allo stato primiero.

I danni che soffre la Società delle Romane non possono oggi esattamente calcolarsi: dicesi ascenderanno a due o trecento mila lire.

**Corso ferroviario militare** — Col giorno 31 dicembre p. p. ebbe termine il Corso ferroviario di Stazione, che fu introdotto di recente per i militari, e col 1° gennaio corrente gli ufficiali comandati al Corso stesso rientrarono ai rispettivi Corpi ed Ufficii.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz. Ticin.* del 27 dicembre ha pubblicato l'indirizzo della Commissione, costituita dal Municipio di Como, al Governo del Cantone Ticino per riunire le forze onde sostenere la linea del Monteceneri, minacciata dal protocollo di Lucerna.

Il Governo l'ha rimessa alla Municipalità di Lugano, onde esprima il suo avviso.

Il suddetto documento porta la data del 27 novembre 1877, ed è sottoscritto dai signori: Gaetano Scalini, Ing. Antonio Monti, dott. G. Brambilla, senatore G. Gadda, e Pompeo Comoli.

— La stessa *Gazzetta* annuncia poi che il 30 dicembre l'Assemblea comunale di Lugano ha approvato, alla quasi unanimità, il seguente decreto:

« Presa cognizione del protocollo finale di Lucerna, 11 giugno p. p., della Conferenza degli Stati e Corpi contribuenti all'impresa della ferrovia del Gottardo;

« E volendo contribuire a che la linea ferroviaria Bellinzona-Lugano per il Monteceneri sia eseguita in conformità del trattato internazionale di Berna 15 ottobre 1869,

Decreta:

« 1. Il Comune di Lugano si obbliga di contribuire del proprio un sussidio di 50,000 franchi alla impresa della ferrovia del Gottardo, a condizione che la linea del Monteceneri, da Bellinzona a Lugano, sia costruita e posta in esercizio contemporaneamente all'apertura ed esercizio della galleria del Gottardo e del tronco Airolo-Biasca.

« 2. La Municipalità è incaricata di assumere in nome dell'Assemblea, la relativa obbligazione in favore della Società del Gottardo, determinando il tempo, le rate e gli altri modi di pagamento. Essa è pure autorizzatà ad intraprendere e proseguire tutte le pratiche opportune, affinchè la ferrovia del Monteceneri sia costrutta nei termini stabiliti dal trattato di Berna.

« 3. Quando la obbligazione sia accettata e diventi effettiva, l'Assemblea si riserva di deliberare intorno alla provvista dei fondi necessarii, sopra di che la Municipalità dovrà fare la relativa proposta ».

— Scrivono da Berna, 27 dicembre, al *Journal de Genève*:

Il Governo di Zurigo ha deciso di proporre al Gran Consiglio di concedere una nuova sovvenziono di fr. 1,200,000 per l'impresa del Gottardo. La Città di Zurigo ed i Comuni circostanti vi contribuirebbero per 200,000 fr. Secondo ogni probabilità, codesta sovvenzione non solo sarà votata dal Gran Consiglio, ma ratificata dal popolo. È vero che il Cantone di Zurigo non si trova minacciato ne' suoi interessi dal nuovo progetto della Conferenza di Lucerna, com'è il caso per Berna e Lucerna, in seguito all'aggiornamento della costruzione della linea Immensee-Lucerna.

D'altra parte, i lavori del gran tunnel progrediscono in modo assai soddisfacente. Oggidì 9,600 m. su 14,900 sono già perforati, quantunque in questi ultimi tempi siasi incontrata una roccia durissima dal lato di Göschenen, e dal lato di Airolo dello schisto friabilissimo, che richiede l'armatura. Inoltre l'allargamento della calotta si estenderà in breve a tutta la galleria di direzione, come pure i lavori di muratura. Tutto dunque fa sperare che quest'opera gigantesca sarà compiuta entro il termine legale, ed anche più presto.

È dunque desiderabile che la Società possa, in un modo o nell'altro, ricostituirsi al più presto sopra una solida base, affinchè l'impresa generale non pericoli.

— Il progresso dei lavori al tunnel del Gottardo nel passato mese di novembre fu il seguente:

| | | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ottobre | novembre | ottobre | novembre |
| Galleria di direzione | m. | 209.3 | 111.4 | 9436.9 | 9548.3 |
| Allargam. della stessa | » | 357 2 | 313 4 | 7820.4 | 8133 8 |
| Calotta | » | 175.7 | 182 | 5568 5 | 5750.5 |
| Strozzo | » | 170.9 | 165.7 | 4414 | 4579.7 |
| Vôlta | » | 400.1 | 285 5 | 5435 8 | 5721.3 |
| Piedritti | » | 222.9 | 231.1 | 4049 7 | 4280.8 |
| Tunnel completo senza canale e nicchie | » | 322.1 | 215 | 3425.1 | 3640.1 |
| Tunnel completo con canale di scolo e nicchie | » | 319.1 | 217 | 3396 | 3613 |

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono costrutti

| | | in più | in meno |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | — | 150.7 |
| Allargamento della stessa | » | 421.8 | — |
| Calotta | » | — | 1902.5 |
| Strozzo | » | — | 1706.3 |
| Vôlta | » | — | 1068.8 |
| Piedritti | » | — | 1989 8 |
| Tunnel completo senza canale e nicchie | » | — | 2190.4 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | — | 2217.5 |

Secondo il preventivo per il 6° anno di costruzione, che è incominciato col 1° ottobre 1877, devono eseguirsi nel tunnel per fr. 11,797,925, ossia mensilmente per fr. 983,160 di lavori. Finora si eseguirono:

In ottobre . . . . . . Fr. 1,041,720 + Fr. 58,560
In novembre . . . . . » 848,925 — » 134,235
Per ottobre e novembre v'ha quindi un *deficit* di . . . . . . . . . . . . . . Fr. 75,675

— Il progresso del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu dal lato di Göschenen di m. 17.20 (serpentina) e dal lato di Airolo di m. 12 (armatura); quindi in totale m. 29.20, e in media giornaliera m. 4.20.

**Ferrovie svizzere.** — Nella seduta del 21 dicembre del Consiglio Nazionale venne ratificato il contratto d'esercizio conchiuso tra la ferrovia di Wald-Ruti e l'Unione svizzera, e così pure il contratto d'esercizio della linea Berna-Lucerna; ed accordata una proroga per la sezione Loeche-Viege della ferrovia del Sempione.

— Nella seduta serale del 20 dicembre, il Consiglio degli Stati accordò alla strada ferrata del Nord-Est una proroga di otto anni per la costruzione delle seguenti linee: Thalweil-Zugo, Etzeweilen-Sciaffusa, Coblenz Stein, riva destra del lago di Zurigo, e Dielsdorf-Niederweningen. Vennero però fatte delle riserve per i diritti acquisiti.

— I prodotti netti della Società della ferrovia Vitznau-Righi si elevarono nello scorso anno a fr. 182,738. Gli obbligazionisti riceveranno il 5 0[0], gli azionisti l'8 0[0].

## Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 22 novembre (*Gazz Uff.* del 17 dicembre p. p.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Corato (prov. di Bari) col titolo di *Banca cooperativa degli operaj in Corato*, colla durata di 10 anni decorrendi dal 3 giugno 1877 e col capitale nominale di L. 25,000, diviso in 1000 azioni da L. 25 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto modificato.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Roma col titolo di *Banca popolare di Roma*, portandolo da lire 70,000 a 200,000, mediante l'emissione di 2600 azioni nuove da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 2 dicembre (*Gazz.* del 19), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Pisa col titolo di *Società nazionale del gas*, è autorizzata a mutare il titolo di *Società nazionale per gazometri ed acquedotti*, col capitale nominale di L. 1,500,000, diviso in 3000 azioni da L. 500 ciascuna; e con opportune modificazioni allo statuto sociale.

**Canale della Ceronda.** — Di questo canale, le cui acque danno moto a molti opificii, e di cui si è più volte parlato, anche per recenti scioperi in causa d'improvvisa mancanza dell'acqua, ebbe ad occuparsi il Consiglio comunale di Torino nella seduta del 28 dicembre p p.

La Giunta municipale diceva nella sua relazione che, in conseguenza delle note sentenze dei tribunali, il Municipio dovendo fornire al ramo sinistro del canale della Ceronda la competenza fissa di litri duemila, senza riguardo allo stato dell'acqua nel ramo principale, ne avviene che, nei casi di magra, la deficienza d'acqua riesce a tutto danno del ramo destro.

Ora, essendo impossibile aver compiuta prima del 1880 una nuova condotta d'acqua a sussidio del Canale della Ceronda, ed essendo quindi urgente di cercare un rimedio provvisorio allo stato di attuale magrezza, si è pensato di fruire, nella stagione iemale, delle acque del canale di Borgaro.

Il progetto consiste nell'immettere, a valle della cartiera a sega Schumiaker, le acque del canale di Borgaro nell'esistente scaricatore detto anche il *Giaper*.

Non appena ottenuto dal Governo il permesso per il passaggio del torrente Stura, a traverso al quale con apposito canale si condurrebbero le acque, si potrà dar principio all'opera, la quale, terminata in tre settimane al più, servirà in questo stesso inverno a diminuire la magra del canale della Ceronda. La spesa delle opere sarebbe di lire 12,000, e di L. 3000 quella delle varie indennità occorrenti per avere la libera disponibilità dell'acqua.

Quindi la Giunta:

« Riconoscendo l'urgenza di un provvedimento atto a rimediare in modo immediato alla mancanza d'acqua nel canale della Ceronda, adottò il progetto proposto dall'ufficio d'arte, mandandolo rassegnare all'approvazione del Consiglio comunale, e chiedendogli l'autorizzazione della relativa spesa di L. 15,000 complessivamente, da stanziarsi nel bilancio del 1878 ».

Il Consiglio approvò, senza discussione, la deliberazione della Giunta.

**Palazzo dell'Esposizione nazionale di belle arti in Roma.** — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 28 dicembre p. p., sulla proposta della Giunta, e dopo viva discussione, approvò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio delibera di concorrere, per la metà nella spesa presunta di un milione di lire, alla costruzione di un palazzo per la Esposizione nazionale permanente di belle arti in Roma, a condizione:

« 1. Che l'area, su cui tale edificio dovrà erigersi, sia dal R. Governo ceduta gratuitamente al Comune, il quale vi aggiungerà l'area di sua proprietà, di cui è fatta menzione nella deliberazione del 13 aprile 1877.

« 2. Che il Comune sia assoluto proprietario dell'edificio, e ne sia incaricato della costruzione. »

Quest'ordine del giorno fu approvato all'unanimità, e salutato da fragorosi applausi nella sala.

**Onorificenze.** — La *Gazz. Uff.* del 26 dicembre p. p. annunciava che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti in data 14 novembre scorso, ha fatto le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

*Commendatori*: Masino cav. avv. Giacinto, capo di divisione di 1ª classe nel Ministero dei lavori pubblici al ritiro;

Imperatori cav. Gioacchino, ispettore di 2ª classe nel Corpo Reale del Genio civile;

Loro dott. Gio. Battista, ex-deputato di Castelfranco.

*Uffiziale*: De Grandis cav. Ferdinando, ingegnere-capo di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile.

*Cavaliere*: Bianchi Paolo, ingegnere di 1ª classe nel Genio civile in ritiro.

**Necrologia.** — Registriamo noi pure con vero dolore la tristissima notizia che ci recano i giornali di Milano.

Il comm. Mengoni, l'autore del progetto per la piazza del Duomo e della Galleria Vittorio Emanuele, mentre il 30 dicembre, verso le 5 pom., ispezionava gli ultimi lavori dell'arco, che doveva venire scoperto al pubblico nei primi giorni del nuovo anno, posto un piede in fallo, cadde sul selciato della piazza, e rimase cadavere quasi sull'istante.

Tale disgrazia non può non fare grande impressione sull'animo di tutti coloro che in Italia hanno dedicato all'arte le loro fatiche e i loro studii.

Giuseppe Mengoni nacque il 25 novembre 1829 in Fontana Elice, circondario di Faenza, provincia di Ravenna. Studiò le matematiche nell'Università di Bologna. Fu impiegato nell'Ufficio tecnico delle Ferrovie dell'Italia centrale. Era dal 1864 a Milano, e le sue opere architettoniche in quella città sono ben conosciute; quelle fuori di Milano sono la Cassa di risparmio di Bologna e il Mercato di Firenze.

Ma l'opera che più di tutte lo pose in alto, fu il grandioso progetto e la esecuzione della nuova piazza del Duomo e della Galleria Vittorio Emanuele in Milano. A questo lavoro egli pose un grande amore ed una cura speciale.

La Galleria venne terminata, com'è noto, parecchi anni sono; ma l'ingresso dal lato della piazza, stante la grande spesa e la quantità di materiale lavorato occorrente, non potè finirsi e venire scoperta al pubblico che in questi ultimi giorni.

L'architetto Mengoni, pieno di vita e di speranze, morì proprio alla vigilia di veder compiuto uno dei più grandi monumenti pubblici, che in Italia sieno stati eretti in questi ultimi anni; ed il suo nome rimarrà sempre legato a quel monumento, destando in tutti ammirazione e compianto.

**Memoriale tecnico.** — Crediamo opportuno ripetete l'annuncio e la raccomandazione di questo utilissimo Manuale, pubblicato testè in Milano dal solerte editore sig. Francesco Manini, e compilato con ogni cura e diligenza dall'egregio ing. Mazzocchi ad uso degli ingegneri, architetti, periti, appaltatori, agenti di campagna e persone tecniche in generale, compresi gli ufficiali dell'esercito; trovandovisi condensate in 250 paginette in 32°, interessanti nozioni, formole, tavole e figure di algebra, geometria, fisica, chimica, mineralogia, meccanica, costruzioni d'ogni genere, pesi, misure, distanze, ecc.

Tutta questa materia, esposta con ordine e chiarezza, e riassunta con apposito indice, offre poi il notevolissimo vantaggio di un formato veramente *tascabile* ed eccezionale, che non può non riescire della massima comodità a tutte le persone tecniche a cui è destinato.

Si spedisce *franco* a chi ne faccia ricerca, con vaglia postale di L. 5, dall'editore sig. F. Manini di Milano (via Durini, N. 31).

**Esposizione di Parigi.** — Leggiamo nel *Diritto* del 27 dicembre:

Ieri si riunì al Ministero di agricoltura e commercio la Commissione Reale per l'Esposizione di Parigi, e udì la relazione che le varie Sotto-Commissioni fecero intorno ai lavori da esse compiuti.

Si incominciò pure lo spoglio delle domande dei concorrenti italiani all'Esposizione.

La Commissione reale si è ora posta al lavoro con grande alacrità, dovendo essa prima del 15 gennaio 1878 riferire al Governo sul numero preciso dei concorrenti italiani.

Nella seconda quindicina del prossimo gennaio, il Ministero del commercio annunzierà al Governo francese quanti sono gli espositori italiani, dei quali per l'epoca indicata si è già richiesto l'elenco.

— Leggesi poi nello stesso giornale del 29:

La Commissione Reale per l'Esposizione di Parigi, in seguito allo straordinario numero di domande, che nella parte artistica le sono pervenute, per l'ammissione alla mostra internazionale, ha deliberato che la Sotto-Commissione incaricata della scelta di opere d'arte, si rechi nelle principali città italiane per scegliere quei lavori, che stimerà più degni di comparire all'Esposizione.

I commissarii, che faranno questo giro per l'Italia, sono: il sig. Monteverde per la scultura, il sig. Basile per l'architettura, ed il sig. Eleugerio Pagliano per la pittura.

Per cura del Ministero del commercio sono stati pubblicati due volumi, che contengono tutte le domande indiriz-

zate alla Commissione Reale, colla indicazione del nome del richiedente, della città ov'egli esercita la sua arte, industria o mestiere, e con brevi notizie circa gli oggetti o i prodotti da esporsi ed il loro approssimativo valore.

**Ufficii telegrafici.** — Il 23 dicembre p. p. in Troina (provincia di Catania), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Il telefono in Germania.** — Le esperienze fatte a Berlino col telefono non sono ancora terminate; ma, stando ai giornali tedeschi, esse condussero già a questa conclusione, che il telefono può adoperarsi ottimamente per gli usi militari. S'aggiunge che una Casa di Berlino, nota per la fabbricazione d'apparecchi telegrafici, pensa di munire di telefoni i telegrafi da essa costruiti negli ultimi tempi, in guisa da potere, cogli apparecchi così disposti, corrispondere, tanto in iscritto, quanto a viva voce. Vuolsi che di tali apparecchi, mandati in Russia, ne siano già in uso parecchi sul teatro della guerra.

— Scrivono da Berlino all'*Economist* di Londra, che in Prussia furono già aperte dodici stazioni telefoniche, e che l'Amministrazione dei telegrafi si occupa di aprirne delle altre.

— Alla *Gazzetta di Augusta* scrivono da Dresda, in Sassonia, che il telefono fu applicato nelle miniere di carbon fossile situate in quei dintorni. Due fili conduttori furono tesi lungo il pozzo detto Segengott, a Niederhasslich; i quali fili partivano dagli Ufficii di amministrazione, facevano capo alla galleria di deposito, ed erano muniti di tubi telefonici. A quanto pare, l'esperienza riuscì benissimo.

**Il telefono in Svizzera.** — Considerando che l'applicazione della nuova scoperta del *Telefono* è chiamata a prendere un rapido sviluppo, la Direzione dei telegrafi svizzeri ha diramato alle Ispezioni di circondario una circolare, in cui fa osservare che, qualunque impianto di apparati telefonici, in quanto che tocchi la proprietà di un terzo, fa parte della regìa della Confederazione, e deve, in conseguenza, essere *sottoposto all'autorizzazione dello Stato*; e quindi eccita le Ispezioni e gli Uffici telegrafici, in quanto li concerne, a darne avviso al pubblico ed a fare immediatamente rapporto all'Autorità superiore dell'impianto di linee telefoniche, tanto aeree, quanto sotterranee, di cui avessero conoscenza.

**Il vetro compresso.** — Da parecchio tempo si fabbrica a Dresda, nella vetreria Siemens, un vetro compresso, che avrebbe, pare, le medesime proprietà resistenti del vetro temprato.

La pressione essendo data per mezzo di laminatoj, si possono ottenere con questo metodo delle lastre di vetro di grandi dimensioni, d'un bell'aspetto e suscettibili di ricevere i più complicati disegni.

Il sig. Siemens attribuisce al suo vetro compresso una resistenza alla rottura, che sarebbe, a quella del vetro temprato, nel rapporto di 5 a 3; la frattura del primo è fibrosa, mentre quella del secondo è cristallina.

A eguale spessore, la resistenza d'una lastra compressa è da 7 a 10 volte superiore a quella d'una lastra di vetro ordinario.

Delle esperienze sono state fatte innanzi alla Società politecnica di Berlino sopra due lastre di vetro compresso e ordinario, delle stesse dimensioni e disposte orizzontalmente, in modo da non essere appoggiate che ai quattro angoli. La lastra ordinaria è stata spezzata da una palla di piombo del peso di 120 grammi cadente da una altezza di 3 decimetri, mentrecchè per spezzare quella di vetro compresso è bisognato lasciar cadere la palla da un'altezza di 3 metri, ed anche in queste condizioni la frattura non s'è fatta a primo tratto.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

**Avviso**

*Servizio cumulativo colle Poste federali Svizzere.*

Dietro partecipazione avutane dall'Amministrazione delle Poste Svizzere, si previene il pubblico che, in conseguenza di una decisione dell'Assemblea federale, a cominciare dal 1° gennaio 1878 p. v., tutte le spedizioni *non affrancate* dirette a località interne della Svizzera, in servizio cumulativo colle predette Poste, andranno soggette ad una sovratassa fissa di *centesimi 10* per ogni pacco o collo.

Da questa sovratassa saranno quindi esenti tutte le spedizioni affrancate, nonchè quelle in transito per la Svizzera e destinate ad altre località.

*Milano, 29 dicembre 1877.*

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano oscillò a stento, nella scorsa settimana, tra il 681 al 688. Il fermo proposito dell'on. Depretis di indurre la Camera a discutere le Convenzioni ferroviarie, lascia ai detentori del titolo la speranza, che egli riesca anche a farle approvare, e ciò basta perchè la speculazione non azzardi a volgersi al ribasso.

Mercato inerte e svogliato pei valori ferroviarii, ed è inutile il dirne le causa.

Le Azioni Meridionali da 357 scesero a 355, e risalirono a 357; le Obbligazioni relative si tennero tra il 236.25 al 237; i Boni trovarono il prezzo di 576.50 contanti. — Le Sarde, della serie *A*, s'aggirarono sul 238.50; quelle della serie *B*, sul 236.50. — Le Pontebbane sul 375.25. — L'Alta Italia sul 256.25.

Del pari fredda è stata la Borsa di Parigi rispetto alle Lombarde, quotate intorno al 160, ed alle Obbligazioni relative a 235 e 234. — Le Vittorio Emanuele nella stessa Borsa si tennero tra il 228 al 229. — Le Azioni Ferrovie Romane a 75 e 77; le Obbligazioni a 251 e 250.

## ESTRAZIONI

**Ferrovia Mantova-Cremona** — Nel sorteggio praticatosi il 27 del p. p. dicembre, vennero estratte pel rimborso le Azioni N. 2292 — 8959 — 4946 — 6290.

Obbligazioni serie A. N. 6229 — 1729
» » B. » 1284.

Tale rimborso verrà effettuato presso la sede della Società in Milano (via Silvio Pellico, 12), a datare dal 12 corrente.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima della Fonderia del Pignone presso Firenze** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 16 corr. in Firenze (sale della Banca Toscana), per udire la Relazione del Direttore, per la presentazione del bilancio 1876-77, per relazione dei sindaci e deliberazione sul medesimo, per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877-78.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza** — Dal 1° corr. si paga la cedola semestrale del prestito ferroviario, scadente nel detto giorno, nonchè l'importo delle Obbligazioni serie XXXI, estratta il 1° luglio scorso. I pagamenti si fanno presso la Banca Veneta in Venezia e Pa-

dova, presso la Banca popolare di Vicenza, e presso la Banca Trevigiana del credito unito in Treviso.

**Ferrovia Mantova-Cremona** — Dal 1° corrente verrà effettuato il pagamento della cedola n. 6, in ragione di
L. 15.— per le Obbligazioni serie A
» 12.50 » » B
» 12.50 per le Azioni.
Tale pagamento verrà eseguito in Milano, presso la sede della Società; in Mantova dal banchiere Gaetano Bonoris; ed in Cremona dal banchiere Wenceslao Anselmi d'Alessandro.

**Cotonificio Cantoni** — Dal 2 corrente, alla Cassa della Società in Milano (via Brera, 12), sono esigibiti, in ragione di L. 7.50 per Azione, gl'interessi del 2° semestre 1877 portati dalla cedola n. 12.

# Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione ed ampliamento della piazza davanti la Stazione orientale della ferrovia ed apertura di una nuova strada di accesso da via San Vincenzo alla Stazione medesima, in diminuzione dell'importo di L. 38,904.36, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del ponte sul fiume Tridattola ed opere di difesa del ponte stesso, per l'importo di L. 41,100. Deposito L. 1000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Cuneo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del 5° tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel colle dell'Argentera, sul dato di L. 69,162.25, così ridotte in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso tra la collata di Guardia Perticara ed il torrente Borrenza, della lunghezza di m. 7,346.62, per la presunta somma di L. 267,540. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalle Saline di Lungro a Belvedere Marittimo, compreso fra Sant'Agata d'Esaro e la Serra di Massapollo, della lunghezza di m. 6858.14, per la presunta somma di L. 182,500. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7500; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Guilmi alla Stazione di Casalbordino, compreso tra l'abitato di Casalbordino e l'innesto colla traversa di Scerni, della lunghezza di m. 9508.72, per la presunta somma di L. 84,699. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale da Campobasso per Castropignano a Trivento, compreso fra la Crocetta di Pietracapa e l'innesto colla strada provinciale lungo la valle del Trigno, della lunghezza di m. 7265.65, per la presunta somma di L. 69,720. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra il ponte sul fiume Lao ed il ponte detto Virtù, della lunghezza di m. 43,431, per la presunta annua somma di L. 18,640. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000: cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sanseverino-Marche (prov. di Macerata), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Palazzata, dalla fine del 3° tronco al confine sul territorio di Frontal in Comune di Ficanò, per l'importo di L. 48,986.16. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale ad un decimo del prezzo di delibera, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Montenero di Bisacca (prov. di Molise), si terrà un'asta per lo appalto della costruzione di una condotta d'acqua e relativi manufatti, per la presunta somma di L. 57,949.15. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 3000, in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 5° tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il Vallone delle Marche sotto Paludi ed il torrente Otturi, della lunghezza di m. 9838.06, per la presunta somma di L. 134,700. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Borgotaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Compiano al confine col Comune di Bardi, della lunghezza di m. 10,126.05, per il presunto importo di L. 123,515.65. Lavori da eseguire entro 25 anni. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 1250 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Bassiano (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Bassiano all'Abadia di Valvisciola, della lunghezza di m. 7539.77, per la presunta somma di L. 79,763.56. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 250 in valuta legale; cauzione definitiva L. 800, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra Cosenza ed i Coraci, della lunghezza di m. 42,597, per la presunta annua somma di L. 18,360. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 3° tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Grottole ed il confine della provincia di Bari, della lunghezza di m. 55,666, per la presunta annua somma di L. 27,750. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Salemi (prov. di Trapani), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada vicinale Settesoldi, primo tratto, della lunghezza di metri 6697.83, per il presunto importo di L. 60,000. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 4000 idem.



CESARE ROSSI, *Gerente*.

## ANNUNZI

# SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE
# DEL SUD DELL' AUSTRIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Obbligazioni e di Azioni emesse dalla Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Vienna il giorno 15 dicembre 1877.

## Serie di Obbligazioni rimborsabili il 2 gennaio 1878.

**Serie A.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,301 | al | 3,400 | 100 |
| 63,501 | » | 63,600 | 100 |
| 70,101 | » | 70,200 | 100 |
| 90,501 | » | 90,600 | 100 |
| 104,619 | » | 104,700 | 82 |
| 132,701 | » | 132,800 | 100 |
| | | | 582 |

**Serie C.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4,901 | al | 5,000 | 100 |
| 14,301 | » | 14,347 | 47 |
| 32,485 | » | 32,500 | 16 |
| | | | 163 |

**Serie D.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 715,201 | al | 715,300 | 100 |
| 770,601 | » | 770,700 | 100 |
| 787,301 | » | 787,400 | 100 |
| 790,601 | » | 790,700 | 100 |
| 842,201 | » | 842,300 | 100 |
| 909,801 | » | 909,900 | 100 |
| 919,401 | » | 919,500 | 100 |
| 985,301 | » | 985,400 | 100 |
| 1,012,701 | » | 1,012,800 | 100 |
| 1,068,201 | » | 1,068,300 | 100 |
| 1,070,701 | » | 1,070,800 | 100 |
| 1,074,001 | » | 1,074,100 | 100 |
| 1,090,014 | » | 1,090,100 | 87 |
| | | | 1,287 |

**Serie F.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2,968,101 | al | 2,968,200 | 100 |
| 2,995,601 | » | 2,995,700 | 100 |
| 3,009,701 | » | 3,009,800 | 100 |
| 3,026,501 | » | 3,026,600 | 100 |
| 3,114,271 | » | 3,114,291 | 21 |
| | | | 421 |

**Serie H.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 28,721 | al | 28,785 | 65 |
| 69,201 | » | 69,300 | 100 |
| 109,701 | » | 109,800 | 100 |
| 119,701 | » | 119,800 | 100 |
| 123,101 | » | 123,200 | 100 |
| 129,701 | » | 129,800 | 100 |
| 209,601 | » | 209,700 | 100 |
| 224,501 | » | 224,600 | 100 |
| 297,201 | » | 297,300 | 100 |
| 297,801 | » | 297,900 | 100 |
| | | | 965 |

**Serie I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 303,501 | al | 303,600 | 100 |
| 380,701 | » | 380,800 | 100 |
| 393,501 | » | 393,600 | 100 |
| 401,001 | » | 401,100 | 100 |
| 424,501 | » | 424,600 | 100 |
| 508,001 | » | 508,100 | 100 |
| 529,501 | » | 529,600 | 100 |
| 560,011 | » | 560,097 | 87 |
| 582,401 | » | 582,500 | 100 |
| 620,001 | » | 620,100 | 100 |
| 670,301 | » | 670,400 | 100 |
| 679,701 | » | 679,800 | 100 |
| 692,301 | » | 692,400 | 100 |
| | | | 1,287 |

**Serie K.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 24,601 | al | 24,700 | 100 |
| 75,936 | » | 76,000 | 65 |
| 105,201 | » | 105,300 | 100 |
| 113,901 | » | 114,000 | 100 |
| 119,701 | » | 119,800 | 100 |
| 176,101 | » | 176,200 | 100 |
| 179,701 | » | 179,800 | 100 |
| 199,501 | » | 199,600 | 100 |
| 243,001 | » | 243,100 | 100 |
| 283,401 | » | 283,500 | 100 |
| | | | 965 |

**Serie M.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,158,001 | al | 3,158,100 | 100 |
| 3,232,701 | » | 3,232,800 | 100 |
| 3,246,071 | » | 3,246,080 | 10 |
| | | | 210 |

**Serie O.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 82,001 | al | 82,100 | 100 |
| 119,301 | » | 119,400 | 100 |
| 141,083 | » | 141,100 | 18 |
| 159,401 | » | 159,500 | 100 |
| 178,901 | » | 179,000 | 100 |
| 184,201 | » | 184,300 | 100 |
| 188,001 | » | 188,100 | 100 |
| | | | 618 |

**Serie P.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 701 | al | 800 | 100 |
| 45,101 | » | 45,200 | 100 |
| 58,601 | » | 58,700 | 100 |
| 116,801 | » | 116,900 | 100 |
| 134,701 | » | 134,800 | 100 |
| 161,701 | » | 161,800 | 100 |
| 183,051 | » | 183,100 | 50 |
| | | | 650 |

**Serie S.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,103,301 | al | 1,103,400 | 100 |
| 1,125,301 | » | 1,125,400 | 100 |
| 1,215,101 | » | 1,215,200 | 100 |
| 1,245,701 | » | 1,245,800 | 100 |
| 1,250,101 | » | 1,250,200 | 100 |
| 1,320,514 | » | 1,320,600 | 87 |
| 1,376,501 | » | 1,376,600 | 100 |
| 1,378,101 | » | 1,378,200 | 100 |
| 1,429,301 | » | 1,429,400 | 100 |
| 1,448,301 | » | 1,448,400 | 100 |
| 1,464,001 | » | 1,464,100 | 100 |
| 1,474,001 | » | 1,474,100 | 100 |
| 1,498,301 | » | 1,498,400 | 100 |
| | | | 1,287 |

**Serie T.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,554,201 | al | 1,554,300 | 100 |
| 1,557,801 | » | 1,557,900 | 100 |
| 1,562,801 | » | 1,562,900 | 100 |
| 1,624,501 | » | 1,624,600 | 100 |
| 1,659,101 | » | 1,659,200 | 100 |
| 1,661,021 | » | 1,661,068 | 48 |
| 1,695,401 | » | 1,695,500 | 100 |
| | | | 648 |

**Serie V.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2,797,901 | al | 2,798,000 | 100 |
| 2,799,931 | » | 2,799,950 | 20 |
| 2,871,101 | » | 2,871,200 | 100 |
| 2,919,801 | » | 2,919,900 | 100 |
| 2,945,501 | » | 2,945,600 | 100 |
| | | | 420 |

**Serie Z.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,744,711 | al | 1,744,736 | 26 |
| 1,758,201 | » | 1,758,300 | 100 |
| 1,843,401 | » | 1,843,500 | 100 |
| 1,884,501 | » | 1,884,600 | 100 |
| 1,920,401 | » | 1,920,500 | 100 |
| 1,926,501 | » | 1,926,600 | 100 |
| 1,958,701 | » | 1,958,800 | 100 |
| | | | 626 |

(*Segue*)

## Serie di Obbligazioni rimborsabili il 1° aprile 1878.

**Serie X.**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Riporto | 800 |
| 2,042,501 | al | 2,042,600 | 100 | 2,323,201 | al | 2,323,300 | 100 |
| 2,049,001 | » | 2,049,100 | 100 | 2,402,501 | » | 2,402 600 | 100 |
| 2,053,001 | » | 2,053,100 | 100 | 2,412,931 | » | 2,413,000 | 70 |
| 2,087,001 | » | 2,087,100 | 100 | 2,414,001 | » | 2,414,100 | 100 |
| 2,129,801 | » | 2,129,900 | 100 | 2,549,301 | » | 2,549,400 | 100 |
| 2,249,001 | » | 2,249,100 | 100 | 2,728,301 | » | 2,728,400 | 100 |
| 2,281,601 | » | 2,281,700 | 100 | 2,748,901 | » | 2,749,000 | 100 |
| 2,303,501 | » | 2,303,600 | 100 | 2,749,301 | » | 2,749,400 | 100 |
| | | Da riportarsi | 800 | | | | 1,570 |

## Azioni rimborsabili il 1° maggio 1878.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 46,901 | al | 47,000 | 100 |
| 132,701 | » | 132,800 | 100 |
| 224,301 | » | 224,400 | 100 |
| 644,051 | » | 644,076 | 26 |
| 687,601 | » | 687,700 | 100 |
| | | | 426 |

Il rimborso delle *Obbligazioni* estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica a cominciare dal giorno 2 gennaio 1878 per quelle appartenenti alle serie *A*, *C*, *D*, *F*, *H*, *I*, *K*, *M*, *O*, *P*, *S*, *T*, *V*, *Z*, ed a partire dal giorno 1° aprile 1878 per quelle appartenenti alla serie *X*.

Il rimborso delle *Azioni* estratte avrà luogo a cominciare dal 1° maggio 1878, pure in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica.

Il rimborso delle Obbligazioni sarà eseguito mediante il ritiro del titolo originale, munito di tutti gli stacchi non scaduti.

Il rimborso delle Azioni avrà pure luogo mediante il ritiro del titolo originate, ma munito di tutti gli stacchi non pagati, incominciando dal 2° *coupon* 1874.

Sulle Obbligazioni cessa ogni decorrenza di interesse dalla data nominale del rimborso.

Per le Azioni in un col rimborso, sarà consegnato al portatore un certificato interinale di godimento.

I pagamenti, richiesti entro il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1878, avranno luogo: come di consuetudine,

a MILANO, esclusivamente presso la Cassa della Società (palazzo già Litta, corso Magenta, N. 24);
a ROMA, presso la Banca Good, Padoa e Comp. (via in Aquiro, N. 109);
a TORINO, presso la Banca di Torino (via Santa Teresa, N. 2).

E nelle seguenti Stazioni:

Acqui, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia (Agenzia di città), Carrara, Casale, Chiavari, Chivasso, Codogno, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze (Cassa gestione del Traffico), Genova P. P., Genova (Agenzia di città), Ivrea, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Pescia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Reggio, Rovigo, Savigliano, Savona, Spezia, Tortona, Treviso, Udine, Valenza, Venezia, Venezia (Agenzia di città), Vercelli, Verona P. V., Vicenza, Viareggio, Voghera e Voltri.

Ulteriori disposizioni saranno emanate a tempo opportuno per i pagamenti che fossero richiesti successivamente alli 30 giugno 1878.

Milano, 22 dicembre 1877. LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 30 gennaio 1878, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quarta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla dodicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1878 sono di 21 Azioni e di 75 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1878.

Milano, 27 dicembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# SOCIETÀ ANONIMA
# *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

## AVVISO

Si prevengono gl'interessati che, a seguito di deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, in relazione al prescritto degli articoli 11 e 15 della Convenzione 31 ottobre 1864, approvata con legge 24 novembre successivo, n. 2006, e dell'art. 30 del regolamento approvato con R. Decreto 29 marzo 1865, n. 2246, il giorno 5 gennaio p. v., ad ore 11 antimeridiane, con intervento del delegato governativo e alla presenza del Consiglio d'Amministrazione di questa Società in adunanza pubblica, nella sede della Società stessa in Roma, via dei Due Macelli, n. 79, avrà luogo la tredicesima estrazione di una delle serie delle Obbligazioni demaniali, onde effettuarne il rimborso a cominciare dal 1° aprile p. v.

*Roma*, 27 *dicembre* 1877.

**La Direzione.**

---

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Al seguito di analoga deliberazione del Consiglio d'Amministrazione di questa Società, si porta a pubblica notizia che ai sensi dell'articolo 41 del regolamento 4 giugno 1869 per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868, nel giorno 12 gennaio prossimo, alle ore 10 antimeridiane, sarà proceduto in Roma, in luogo aperto al pubblico, e precisamente nell'officina del gazometro, posta fuori della Porta del Popolo, al n. 93, all'abbruciamento delle Obbligazioni dei tabacchi rimborsate, appartenenti alle serie C. T. D. CC. K. e residui delle serie N. V. I. EE. Q. X. G. F. già in gran parte distrutte, nonchè all'abbruciamento dei residui dei certificati provvisori delle Azioni di questa Società.

Detto abbruciamento sarà eseguito coll'intervento dei rappresentanti della Delegazione governativa e di questa Amministrazione.

*Roma*, 26 *dicembre* 1877.

*Il Consigliere d'Amministrazione* — A. Beretta.

*Il Direttore Generale* — GOUPIL.

---

# SOCIETÀ GENERALE
# DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di rammentare ai signori azionisti che, conforme agli statuti sociali, l'assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi ne devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1878.

Per conseguenza i signori azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell'epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pomeridiane:

in FIRENZE, presso le Sedi della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
in MILANO, id. id.
in ROMA, id. id.
in GENOVA, id. id.
id. presso la Cassa Generale;
id. presso la Cassa di Sconto;
in PARIGI, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno nel quale sarà convocata l'assemblea a Firenze.

*Firenze*, 20 *dicembre* 1877.

## SOCIETÀ ANONIMA

## della Strada Ferrata da Mortara a Vigevano

La Direzione della Società essendo proceduta alla pubblica estrazione di numero *diciotto obbligazioni* del Prestito della Società stessa, approvato con Regio Decreto 18 febbraio 1856, per la *quarantesima terza semestrale ammortizzazione* in base alle deliberazioni 30 gennaio e 4 luglio 1856 dall'assemblea generale degli azionisti,

**Notifica**

che li numeri designativi delle Obbligazioni state favorite dalla sorte sono li seguenti:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. Estratto | N. 1175 | 7. Estratto | N. 1816 | 13. Estratto | N. 522 |
| 2. » | » 1735 | 8. » | » 945 | 14. » | » 824 |
| 3. » | » 939 | 9. » | » 2285 | 15. » | » 155 |
| 4. » | » 1590 | 10. » | » 2378 | 16. » | » 1378 |
| 5 » | » 2185 | 11. » | » 289 | 17. » | » 1911 |
| 6. » | » 1017 | 12. » | » 1385 | 18. » | » 1624 |

Che a partire dal giorno 7 del prossimo mese di gennaio 1878, presso la Cassa della Società in Vigevano e presso la Banca delli signori Musso e Guillot in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti li surriferiti numeri in ragione di lire 250 caduna, mediante remissione delli corrispondenti titoli;

Che a partire da detto giorno 7 gennaio, presso la Cassa e Banca suddette sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto Prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 44, il semestre interesse, scadente al 1° gennaio suddetto, in ragione di lire 5.40 cadun vaglia, così ridotto dietro deduzione di cent. 85, tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

Vigevano, addì 23 dicembre 1877.

**LA DIREZIONE.**



Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 9 Gennaio 1878 N.° 2.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *La Ferrovia Conegliano-Vittorio (Convenzione e Capitolato) — Prodotti ferroviarii mensili (Settembre 1877) — Giurisprudenza ferroviaria — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LA FERROVIA CONEGLIANO-VITTORIO

Nel nostro numero del 26 dicembre p. p. abbiamo pubblicato il R. Decreto, con cui venne approvata la Convenzione per la concessione della ferrovia Conegliano-Vittorio, riservandoci di pubblicare in altro numero il testo della Convenzione medesima. Sciogliamo oggi la nostra promessa, riferendo integralmente quel documento e gli articoli principali del relativo Capitolato:

CONVENZIONE *per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Conegliano a Vittorio,* ***annessa al R. Decreto*** *9 dicembre 1877, n. 4199 (serie 2ª), pubblicato nella Gazzetta Uff. del 22 mese stesso.*

Fra S. E. il comm. Agostino Depretis, presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, ed incaricato dell'*interim* del Ministero dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, e la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, rappresentata dal signor cavaliere ing. Federico Gabelli, deputato al Parlamento nazionale, come da mandato speciale qui allegato sotto il n. 1, si è convenuto e si conviene quanto appresso:

*Art.* 1. Il Governo concede alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata pubblica a vapore dalla Stazione di Conegliano, sulla ferrovia Venezia-Udine, a Vittorio, e la Società predetta si obbliga di costruire ed esercitare la linea concessa a sue spese, suo rischio e pericolo.

La concessione è fatta ed accettata sotto la osservanza delle condizioni generali della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, sui lavori pubblici, e di quelle speciali dell'altra legge 29 giugno 1873, n. 1475, non che di quelle della presente Convenzione e del Capitolato alla medesima annesso sotto il numero 2.

*Art.* 2. La durata della concessione sarà di anni 90, a decorrere dalla data del Decreto Reale di approvazione della concessione medesima, ed il relativo privilegio sarà goduto dalla Società concessionaria per tutto il tempo in cui essa è duratura, ai termini del suo statuto.

La Società concessionaria, prima che spiri la sua esistenza legale, dovrà sostituire nella concessione una nuova Società anonima da costituirsi ai termini dell'articolo 295 della legge sui lavori pubblici, alla quale Società sarà trasferito il privilegio della concessione con tutti gli oneri e i diritti relativi per il tempo che rimarrà a completare gli anni 90.

*Art.* 3. Il Governo, valendosi della facoltà concessagli dalla citata legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2.a), accorda alla ferrovia Conegliano-Vittorio un sussidio annuo di lire mille per chilometro e per la durata di anni 35, da cominciare dal giorno in cui la ferrovia sarà aperta all'esercizio regolarmente autorizzato, e da computarsi per la lunghezza dal centro del fabbricato viaggiatori della Stazione di Conegliano fino all'estremità della linea.

È inoltre accordata, per lo stesso periodo d'anni 35, una sovvenzione annua uguale alla media spesa annua, che lo Stato avrà sostenuto nell'ultimo decennio per la manutenzione di quella parte della strada nazionale detta di Alemagna, n. 47, in provincia di Treviso, che, per effetto dell'apertura all'esercizio della ferrovia concessa, passerà nella classe delle strade provinciali.

Detta sovvenzione comincierà a decorrere dal giorno dell'effettivo cambiamento di classe di detta parte di strada nazionale.

*Art.* 4. Il Governo rinunzia sin d'ora al canone di pedaggio, che dovrebbe esser pagato dalla Società concessionaria pel passaggio sul binario esistente della ferrovia Udine-Venezia, nel tratto dal ponte sulla Cervada fino alla Stazione di Conegliano, salvo il disposto dell'art. 19 del Capitolato annesso alla presente Convenzione.

*Art.* 5. Il Governo concede, nei limiti della sua proprietà, l'occupazione gratuita della scarpa sinistra dell'argine fra i due cavalcavia fuori della Stazione di Conegliano pel collocamento dei binarii di passaggio, com'è stabilito nel tipo allegato alle modificazioni del progetto fatto dall'ingegnere Gabelli.

*Art.* 6. Avvenendo il caso di armare il secondo binario sulla linea Udine-Venezia, il concessionario avrà l'uso del binario che fosse costruito in raddoppiamento, ritirando conseguentemente il suo binario di manovra.

*Art.* 7. In conto del deposito definitivo previsto dall'art. 2 del Capitolato, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è

stato dalla Società concessionaria eseguito il deposito di lire 30,000, come risulta da quietanza della Tesoreria provinciale di Padova del 28 novembre 1877, n. 170.

*Art.* 8. La Società concessionaria, per gli effetti della presente Convenzione, elegge domicilio in Roma presso l'Ufficio della stessa Società, in piazza Barberini, n. 60.

Fatta a Roma, quest'oggi tre del mese di dicembre dell'anno milleottocentosettantasette.

*Il Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze incaricato dell'* interim *del Ministero dei lavori pubblici*
DEPRETIS.

*Il rappresentante della Società concessionaria*
FEDERICO GABELLI.

FILIPPO SCARLATA, *testimonio* — IPPOLITO DOLCE, *id.*

*Il Capo-sezione del Ministero dei lavori pubblici, delegato alla stipulazione dei contratti,*
MARIANO FRIGERI.

---

Segue il CAPITOLATO, da cui togliamo gli articoli speciali, omettendo quelli d'ordine generale e comuni a tutte le concessioni consimili:

*Art.* 1. Il concessionario si obbliga di eseguire, a tutte sue spese, rischio e pericolo, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Conegliano a Vittorio, secondo il progetto dell'ing. Federico Gabelli in data 18 marzo 1877.

*Art.* 2. Emanato il decreto di approvazione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla pubblicazione di esso decreto nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, depositare una cauzione di lire centomila (L. 100,000) in contanti o in titoli al portatore del Consolidato italiano, al corso della Borsa di Roma nel giorno in cui avrà luogo il deposito, imputando in detta cauzione il deposito primordiale fatto a garanzia dell'atto di concessione.

*Art.* 3. Se nel termine stabilito dall'articolo precedente non avrà il concessionario depositato la cauzione definitiva, s'intenderà aver egli rinunziato alla concessione, ed incorrerà nella perdita della cauzione preliminare, senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'Autorità giudiziaria.

*Art.* 4. Il concessionario dovrà presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici gli studii particolareggiati della intera linea da Conegliano a Vittorio entro sei mesi dalla pubblicazione del Decreto Reale di approvazione della presente Convenzione nella *Gazzetta Ufficiale del Regno.*

*(Omissis).*

*Art.* 6. Il concessionario è tenuto ad incominciare i lavori entro un mese dalla data della notificazione dell'approvazione del progetto definitivo, e a darli ultimati entro diciotto mesi dalla detta notificazione.

Dovrà pure aver fatte tutte le provviste di materiali occorrenti perchè, entro i detti termini, la strada ferrata sia aperta all'esercizio per i trasporti a grande e piccola velocità.

*Art.* 7. Le curve del tracciato non potranno avere raggio minore di metri 400.

Gli intervalli rettilinei fra due curve di flesso contrario non saranno mai minori di metri 60. Le pendenze non oltrepasseranno il 13 per mille.

*Art.* 8. Il corpo stradale, con le opere d'arte d'ogni genere, sarà preparato per un solo binario di rotaie, dello scartamento di metri 1.445, coi raddoppiamenti che saranno riconosciuti necessarii nelle Stazioni per lo scambio dei convogli, ed il pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

*Art.* 9. La larghezza normale del piano stradale in cui poserà la massicciata non sarà mai minore di metri 5.50.

Tra le faccie interne dei ponti, viadotti, sottovia, sifoni, ecc., detta larghezza non sarà mai al disotto di metri 4.50.

*(Omissis)*

*Art.* 17. Le case cantoniere, sia che facciano servizio esclusivo, sia che possano conciliarsi col servizio di custodia di un passaggio a livello, dovranno essere in tal numero e così collocate, che la distanza fra due successive non ecceda i metri 1.200.

*Art.* 18. La Stazione di Vittorio sarà provveduta di tutte le fabbriche e stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza e regolarità del servizio della strada ferrata, e corredata dei necessarii binarii di percorso, di recesso e di deposito.

Il piano della via ferrata nella Stazione dovrà, per quanto sia possibile, essere disposto orizzontalmente. Le sale di aspetto avranno l'ampiezza proporzionata al concorso dei viaggiatori, ed il loro corredo sarà conveniente, a seconda delle diverse classi cui vengono destinate.

Oltre agli altri mobili, dovrà la Stazione essere provveduta di un orologio collocato in modo visibile al pubblico.

*Art.* 19. Il concessionario dovrà prendere con chi ha l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia (Rete Veneta) gli opportuni concerti per l'uso comune della Stazione di Conegliano e del tronco della ferrovia Udine-Venezia, fra il ponte della Cervara e la Stazione di Conegliano.

Il detto concessionario sarà obbligato al rimborso delle spese pel servizio della Stazione di Conegliano, e di quelle della manutenzione della Stazione medesima, nonchè del detto tronco comune, da determinarsi in proporzione del traffico rispettivo delle linee d'accordo fra le parti o per mezzo di arbitri.

Gli ampliamenti e le innovazioni occorrenti nella Stazione di Conegliano e nel tronco comune, saranno a carico del concessionario, in quanto siano assolutamente necessarie al servizio della linea concessa.

*(Omissis).*

*Art.* 23. Le vetture d'ogni classe dovranno essere coperte. Quelle di 1ª e 2ª classe saranno chiuse lateralmente da vetriate. Quelle di 3ª classe dovranno essere munite lateralmente di cortine di cuoio.

*(Omissis).*

*Art.* 25. È concessa l'introduzione dall'estero in franchigia di Dogana delle rotaie ed altri ferri necessarii all'armamento della strada, nonchè delle macchine, locomotive, vetture, vagoni, utensili e ferramenta per la prima provvista necessaria alla costruzione ed all'esercizio della strada, nella qualità e quantità indicata nella tabella annessa al presente Capitolato, per quanto però tali oggetti non si possano trovare nello Stato ad uguali condizioni di bontà e di prezzo.

Il concessionario dovrà assoggettarsi a tutte le cautele, che a tale riguardo fossero prescritte dal Ministero delle finanze. *(Omissis).*

*Art.* 28. Dalla data del decreto che approva la presente concessione sino al termine della concessione medesima, sarà pagata dal concessionario annualmente al pubblico Tesoro la somma di lire sessanta per chilometro sopra la lunghezza chilometrica dell'intiera linea, compreso il tratto comune, in corrispettivo delle spese sostenute dal Governo per la sorveglianza della costruzione e dell'esercizio.

*Art.* 29. Il servizio della strada ferrata per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei convogli e cogli orarii che, sentito il concessionario, saranno dal Ministero dei lavori pubblici determinati. — Questi convogli però non potranno essere, in nessun caso, meno di due al giorno, e ciascuno per andata e ritorno.

*Art.* 30. Per i trasporti, tanto dei viaggiatori che delle merci, saranno applicate le tariffe che sono in vigore per le strade ferrate dell'Alta Italia (Rete Veneta), salve le modificazioni che, per posteriori provvedimenti, potranno venire adottate per le strade medesime e che il concessionario si obbliga di accettare. Altrettanto dicasi per i diritti da percepirsi per spese accessorie di caricamento, scaricamento, deposito e magazzinaggio. Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo sarà applicata la tariffa speciale in vigore per le linee dell'Alta Italia. I prezzi delle predette tariffe sono considerati come prezzi massimi.

Il concessionario dovrà ottenere il consenso del Governo, tanto per ribassare i prezzi delle suddette tariffe ed i diritti per spese accessorie, quanto per rialzarli una volta che siano stati ribassati.

*Art.* 31. I funzionarii incaricati di sorvegliare l'esercizio delle ferrovie del Regno e di controllare la gestione del concessionario, verranno trasportati gratuitamente, del pari che i loro bagagli.

A tale effetto il concessionario riceverà dal Ministero dei lavori pubblici apposita richiesta di biglietti di libera circolazione permanente sulla ferrovia concessa, o dei biglietti per una determinata corsa; nella quale richiesta sarà indicata la classe della vettura, di cui il funzionario potrà valersi.

*Art.* 32. Il servizio di posta per tutte le lettere, stampe e dispacci del Governo, ed in genere di ogni oggetto cartaceo relativo al pubblico servizio, da una estremità all'altra delle linee o da punto a punto delle medesime, sarà fatto gratuitamente dal concessionario nei modi indicati.

(*Omissis*).

*Art.* 34. Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente le sue linee telegrafiche lungo la ferrovia concessa, ovvero di appoggiare i fili delle sue linee sui pali della linea costrutta dal concessionario.

(*Omissis*).

*Art.* 37. Dietro richiesta del Governo, il concessionario dovrà fare anche il servizio dei dispacci telegrafici governativi e dei privati; e questo servizio sarà fatto a norma dei regolamenti che saranno approvati dal Ministero dei lavori pubblici, e delle istruzioni della Direzione generale dei telegrafi dello Stato.

In compenso del suddetto servizio, il concessionario ritirerà per sè il 50 (cinquanta) per cento delle tasse interne riscosse per la trasmissione dei telegrammi privati, versando il rimanente nelle Casse dello Stato.

(*Omissis*).

*Art.* 39. Salvi, e mediante concerti da prendersi in ogni caso perchè non sia danneggiato il servizio, il concessionario dovrà ammettere sulla sua linea gli ufficiali ed altri militari, che vi fossero mandati dal Ministero della guerra per impratichirsi nell'esercizio ferroviario pel servizio dell'esercito in caso di guerra, e concedere l'uso ai medesimi di alcune vetture e carri per esercitare le truppe nel carico e scarico sulle ferrovie.

*Art.* 40. Quando per rapide concentrazioni di truppe, sia per servizio di ordine pubblico, sia per mobilizzazione dell'esercito, sia necessario di sospendere i treni ordinarii di viaggiatori e di merci per eseguire i trasporti militari, il concessionario non avrà diritto per questo ad alcuna speciale indennità.

Se, per causa di guerra, il Governo farà rimuovere le ruotaie od intercettare in qualunque modo la ferrovia, ne sopporterà egli le spese; ma il concessionario non potrà opporsi, nè avrà diritto ad alcuna indennità pel sospeso esercizio.

Cessate le circostanze di questa interruzione, la strada ferrata sarà ristabilita nelle pristine condizioni, a spese dello Stato.

*Art.* 42. Dopo venti anni dalla data dell'apertura totale della ferrovia all'esercizio, il Governo avrà la facoltà di riscattare la concessione, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di una rendita annua, da corrispondersi semestralmente al concessionario stesso per tutto il tempo che rimarrà a trascorrere ancora fino all'estinzione del suo privilegio.

Detta rendita annua verrà determinata, prendendo gli introiti netti annui ottenuti durante i sette anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificato l'intenzione di riscattare la ferrovia, deducendone gli introiti netti dei due anni meno proficui, e prendendo la media degli introiti netti degli altri cinque anni.

Viene derogato, per consenso delle Parti, alla facoltà data al concessionario dall'ultimo paragrafo dell'art. 284 della legge dei lavori pubblici di pretendere che l'annualità sia convertita in un capitale da pagarsi all'atto del riscatto.

*Art.* 43. Gli oggetti mobili e le provviste indicate all'art. 249 della legge sui lavori pubblici, verranno rilevati dal Governo, purchè riconosciuti servibili all'esercizio ed alla manutenzione della strada, al prezzo risultante da stima fissata d'accordo, ed in caso di dissenso, determinato a giudizio di arbitri.

*Art.* 44. Il concessionario rinunzia volontariamente ai privilegi, che per le diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea, nonchè per le linee laterali, gli potessero competere a senso degli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865.

*Art.* 45. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo ed a Società concessionarie, che fossero autorizzate a costrurre ed esercitare nuove linee, l'uso delle Stazioni o dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, ed in caso di dissenso stabilite da arbitri.

*Art.* 46. Tutte le questioni, che potranno insorgere tra l'Amministrazione governativa ed il concessionario per la esecuzione ed interpretazione della presente Convenzione, saranno deferite al giudizio dei tribunali ordinarii. Però, verificandosi il caso di applicare gli articoli 252, 254, 270 e 284 della legge 20 marzo 1865 (allegato *F*) sui lavori pubblici, l'atto di compromesso stabilirà il procedimento ed i termini che dovranno osservarsi dagli arbitri.

*Art.* 47. Il concessionario dovrà impiegare esclusivamente degli Italiani, salve le eccezioni che, dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo.

Nel personale non tecnico addetto alla ferrovia dovranno impiegarsi, per un terzo almeno, i militari e volontarii congedati, purchè abbiano i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizii cui potranno venir chiamati.

(*Omissis*).

---

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Settembre 1877)*

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici è stato or ora pubblicato il solito prospetto dei prodotti delle ferrovie riferibili al mese di settembre 1877, confrontati con quelli dell'agosto 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Il prodotto generale lordo (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 13,775,449, ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . . . . | L. | 6,722,337 |
| Bagagli . . . . . . . . . . . . . | » | 264,036 |
| Merci a grande velocità . . . . . . | » | 1,237,268 |
| Id. a piccola velocità . . . . . . | » | 5,513,621 |
| Prodotti diversi . . . . . . . . . | » | 38,187 |
| Totale | L. | 13,775,449 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ferrovie | dello Stato . . . | L. | 8,183,835 | L. | 8,429,521 |
| » | esercite dalla Società Sud-Austriaca . . | » | 1,331,811 | » | 1,424,836 |
| » | Romane . . . . | » | 2,214,306 | » | 2,442,814 |
| » | Meridionali . . . | » | 1,857,738 | » | 2,093,188 |
| » | Sarde . . . . . . | » | 88,800 | » | 85,001 |
| Ferrovia | Torino-Lanzo . . . | » | 46,761 | » | 50,105 |
| » | Torino-Rivoli . . | » | 14,883 | » | 13,853 |
| » | Vicenza-Thiene-Schio | » | 19,607 | » | 16,772 |
| » | Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 17,708 | » | » |
| | Totale | L. | 13,775,449 | L. | 14,556,090 |

Si ebbe dunque nel settembre 1877 una diminuzione di L. 780,641.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 245,686; le ferrovie esercite dalla Società del Sud dell'Austria di L. 93,025; le Romane di L. 228,508; le Meridionali di L. 235,450; e la Torino-Lanzo di L. 3,344.

Aumentarono le Sarde di L. 3,799; la Torino-Rivoli di L. 1,030; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 2,835; e si ebbero inoltre L. 17,708 delle linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel settembre 1876 non erano in esercizio.

Notisi che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel settembre 1876 era di chil. 7846, nel settembre

(*) Vedi *Monitore* N. 44 del 1877.

1877 ascese invece a chilom. 8127, essendosi nel mese stesso aggiunti altri chil. 24 agli 8103 del mese precedente, per l'apertura del tronco Cittadella-Vicenza della linea Vicenza-Treviso.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto settembre 1877, in confronto con quelli dello stesso periodo del 1876, furono i seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 63,985,774 | L. | 63,139,044 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca | » | 10,382,736 | » | 10,319,962 |
| » Romane | » | 20,695,722 | » | 19,513,634 |
| » Meridionali | » | 16,505,462 | » | 15,446,628 |
| » Sarde | » | 752,477 | » | 773,518 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 335,251 | » | 303,878 |
| » Torino-Rivoli | » | 106,819 | » | 94,958 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 153,906 | » | 16,772 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 27,271 | » | » |
| Totale | L. | 112,945,418 | L. | 109,608,394 |

Si ebbe pertanto nel 1877 un aumento di L. 3,337,024. Aumentarono tutte le linee, fuorchè le Sarde, ch'ebbero una diminuzione di L. 21,041.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di settembre 1877, confrontato con quello del settembre 1876, presenta le cifre seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 2,217 | L. | 2,456 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,424 | » | 1,523 |
| » Romane | » | 1,344 | » | 1,483 |
| » Meridionali | » | 1,281 | » | 1,443 |
| » Sarde | » | 446 | » | 427 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 1,461 | » | 1,565 |
| » Torino-Rivoli | » | 1,240 | » | 1,154 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 653 | » | 670 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 340 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,711 | L. | 1,882 |

Si ebbe dunque una diminuzione nel 1877 di L. 171. Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 239; le ferrovie esercite dalla Società Austriaca di L. 99; le Romane di L. 139; le Meridionali di L. 162; la Torino-Lanzo di lire 104; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 17.

Aumentarono le Sarde di L. 19; e la Torino Rivoli di L. 86.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto settembre 1877, in confronto con quello dello stesso periodo del 1876, presenta le cifre seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 17,695 | L. | 18,526 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca | » | 11,104 | » | 11,144 |
| » Romane | » | 12,565 | » | 11,847 |
| » Meridionali | » | 11,383 | » | 10,652 |
| » Sarde | » | 3,781 | » | 3,887 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 10,476 | » | 12,661 |
| » Torino-Rivoli | » | 8,901 | » | 7,913 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 5,130 | » | 5,590 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 2,479 | » | » |
| Media complessiva | L. | 14,289 | L. | 14,292 |

Si ebbe dunque una diminuzione nel 1877 di L. 53. Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 831; le ferrovie esercite dalla Società del Sud dell' Austria di L. 40; le Sarde di L. 106; la Torino-Lanzo di L. 2,185; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 460.

Aumentarono le Romane di L. 718; le Meridionali di L. 731; la Torino-Rivoli di L. 988. —

La navigazione sui laghi diede poi nel mese di settembre 1877 il prodotto generale di L. 129,029, cioè con diminuzione di L. 6,343 in confronto del 1876; e il prodotto generale del periodo dal 1° gennaio al 30 settembre 1877 ascese a L. 691,631, cioè con una diminuzione di L. 42,827 in confronto dell'eguale periodo del 1876.

---

## GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

*Espropriazione per sede di ferrovia — aumento successivo di opere sul terreno espropriato — percorso sullo stesso di una nuova linea — danni e servitù legali del fondo limitrofo, dal quale fu stralciata l'area ferroviaria.*

Dapprima avanti il Tribunale civile di Padova, e quindi alla Corte d'Appello di Venezia, si è prodotta una questione interessantissima, soprattutto oggidì che vediamo nel nostro paese la rete ferroviaria rapidamente estendersi e completarsi.

Trattasi di vedere se, acquistata un'area per uso di ferrovia pubblica, il proprietario limitrofo, che a tal'uopo cedette parte del suo fondo, possa pretendere che venga limitato l'impiego di detta area, tenuto per base il progetto approvato all'epoca dell'esproprio; o se invece non sia libero ed impregiudicato l'uso di siffatta area per l'ulteriore sviluppo, qualunque sia, della strada ferrata.

Il suddetto Tribunale civile, con elaborata sentenza 12 novembre 1876, e dopo di lui la Corte d'Appello di Venezia il 21 settembre 1877, risposero in favore delle Ferrovie; e, secondo noi, sentenziarono saviamente in questa importante materia, che aveva pochi precedenti. Ecco i fatti:

Nel 1844, S. fu espropriato per la costruzione della strada ferrata Milano-Venezia di alcune parti di un suo stabile presso Padova, mediante l'indennità di L. 20,642.

Divenuta più tardi quella, linea per un tratto, comune all'altra aggiuntasi Padova-Bologna, occorse sul terreno ceduto un aumento di binarii, che aggravava le servitù legali del fondo limitrofo, previste dall'art. 234 e seguenti della legge sulle opere pubbliche.

Quindi B., successore di S., evocava l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia in giudizio, dicendo non essere tutto ciò preveduto dal contratto d'espropriazione, non potere egli essere vincolato a nuove servitù di distanze per binarii aggiunti o soltanto in progetto, e spettargli equo maggiore compenso per la consolidazione dei fabbricati e sistemazione dei fondi e piantamenti, in seguito alle nuove opere della ferrovia ed al notevole aumentato movimento della medesima.

La Corte d'Appello, respingendo tutte siffatte domande, ha ragionato in diritto in questo senso:

Opportunamente il Tribunale civile fece richiamo alla pienezza dei diritti che sono inerenti alla proprietà, sia desumendone il concetto dai §§ 354, 362, 364 del Codice civile austriaco, sotto l'impero del quale seguì il contratto, sia ponendola in relazione agli articoli 436 e seguenti del Codice patrio, per quindi derivare la conseguenza, che la estensione e la vasta linea di confine, che circonda e protegge questo essenzialissimo fra i diritti, non fu punto violata dalla Società ferroviaria. — Con questa idea della libera disponibilità della roba propria, è naturale che colui il quale voglia opporsi all'uso che ne faccia il proprietario, debba anche a sua volta comprovare, o che per esso siansi invasi i diritti altrui, o che una limitazione qualsiasi sia stata imposta o dalla legge o dal contratto. Ora tutto ciò manca assolutamente nel caso concreto. — S., che vendeva nel 1847 alla Società, non poteva ignorare quale uso questa sarebbe per fare dei fondi che acquistava: indubbiamente quello ch'era conforme al suo scopo ed al suo indirizzo. — Egli può anche aver creduto che tutto si sarebbe limitato alla linea Padova-Verona, della quale si sarà, vogliasi pure, immaginato di misurare le conseguenze; ma nulla lo autorizzava, per parte della Società, a ridurlo a così ristretta idea delle intenzioni di lei: anzi l'obbiettivo stesso di

questa doveva persuaderlo che, non appena avesse potuto, avrebbe sviluppato nella più larga scala possibile il suo esercizio, perchè stava in ciò l'ottenimento dei suoi fini, sia nell'interesse sociale, sia in quello del pubblico e del Commercio.

È importante e decisivo rilevare che nel contratto si parla di fondi occupati per la strada ferrata; e dopo aver enumerati diversi titoli a risarcimento, che si volevano compresi nel prezzo della vendita, all'articolo 3° il venditore aggiunge: « e per qualunque altro *articolo di danno*, nessuno eccettuato »; ed al 5°, nell'attestare il ricevimento del prezzo, si dichiarava « che ciò seguiva a pieno saldo e quietanza, mentre intendevasi così tacitata ogni e qualunque pretesa, con rinuncia a *nulla* più domandare e pretendere per *qualsiasi causa*, non solo, ma inoltre in *qualunque tempo* ». Se con ciò non si intendeva prevedere anche il futuro ed assicurare un'assoluta indipendenza nell'acquirente sul terreno comperato (indipendenza da mantenersi senza limite, nell'esercizio del suo scopo), non saprebbesi davvero immaginare qual altro ufficio fossero destinate a fungere quelle espressioni.

Nel contratto, non una parola che limiti i diritti, che si comperavano, alla sola linea Venezia-Milano, alla collocazione di uno o più binarii, all'uso di un numero determinato di treni che dovessero percorrerla; che accenni ad una restrizione nel destinare quel terreno, piuttosto per l'erezione di una fabbrica, che non a sede stradale per la posizione degli stessi binarii; alla maggiore o minore velocità nel passaggio dei treni; a norma alcuna, insomma, che non lasci indefinito l'assoluto uso della proprietà, e costituisca quasi una servitù attiva pel venditore e per quanto a lui residuava.

Questo silenzio trascina alla conclusione, che tutto dunque era implicitamente preveduto in quelle latissime espressioni. Nè vale opporre che allo espropriato e venditore furono allora fatti vedere i tipi e disegni della sola linea Venezia-Milano, e che necessariamente perciò a questa sola era e poteva essere diretta la sua intenzione nel contrattare. Non dovrebbesi, innanzi tutto, che ripetere: ciò poco importare alla Società, che non prese in proposito impegni di sorta alcuna; ma, anche senza ciò, è troppo evidente che la ostensione dei tipi e disegni occorreva per far conoscere al venditore quanta e quale fosse la proprietà che si voleva devolvere ad uso della ferrovia, perchè egli potesse farci sopra i suoi conti e misurare l'entità dei danni per occupazione, per dissesti, per rifabbriche, ed insomma pei tanti titoli che in questi affari ordinariamente si ripetono, ed acchè egli potesse così, non solo far udire le sue pretese, ma regolare in seguito anche le sue cose e le sue terre.

Tutto questo esame non era, nè poteva ragionevolmente essere diretto ad altro; o se pur lo fosse stato, non si avrebbe che un argomento di più contro l'appellante, se il suo autore S. non formò sopra questo alcuna intelligenza pel futuro. È chiaro, infatti, che se anche si fosse limitato tutto alla sola linea Venezia-Milano, la Società non era interdetta di porre nel terreno occupato quanti binarii meglio le aggradivano e vi capivano, moltiplicando i treni a suo talento, senza giusto motivo di opposizione nel vicino. Or, così essendo, è pur difficile comprendere come e perchè il maggiore sviluppo e movimento avvenuto possa attirare a carico della Società una responsabilità, perchè l'abbia operato piuttosto per la congiunzione di due linee, che per una sola, se pur per questa poteva fare ciò che meglio credeva utile ai suoi fini.

Del resto, è pur palese che ad ogni men avveduto proprietario non occorreva allora una straordinaria forza di previsione per presagire possibile in progresso quanto più tardi è succeduto; e tuttavia nulla si è detto per provvedere a questo evento.

È dunque, per quella parità di trattamento che deve esistere per tutte e due le parti, che anche alla Società non può negarsi l'applicazione del canone, che nelle sue conclusioni l'appellante reclama per sè: che cioè non si possa confondere la proprietà coll'uso e colla servitù.

Che se così generale ed assoluta rimase la condizione delle parti, e se anche nelle prime circostanze di fatto, S., od altri per lui, avesse pur creduto di provvedere a sufficienza nel 1844 pel suo interesse, giusta quanto allora operò, di questo suo unilaterale apprezzamento non può ricadere la rispondenza sulla Società, che all'insorgere dei nuovi suoi bisogni non aveva altro dovere che di riconoscere ciò che fosse in diritto di fare, senza curarsi del vicino, se anche questo avesse sbagliato i suoi calcoli.

Questi riflessi non sono poi superati dall'ammessa ed eseguita perizia. Per le parti che l'hanno letta e discussa, non occorre una lunga analisi della stessa per capacitarsi che quanto vi può essere di favorevole all'attore non si basa a circostanze vere o provate, ma a sole supposizioni: fin là dove si liquidano somme, per cui avrebbe sempre occorso una previa constatazione dei fatti, donde le supposizioni partivano. Riandando poi le singole domande dell'attore, se tutte esse, in generale, si rompono innanzi al sopraddetto, si va ad eguale conseguenza specializzandole.

Una volta che la Società non abbia dovere di limitare i suoi progetti, dipendenti dal suo fine e già noti, pel terreno acquistato, dal quale non uscì d'un palmo, l'appellante deve rispettarne i diritti ed osservare le privilegiate disposizioni di legge, che proteggono quella e le consimili istituzioni di tanto interesse pel pubblico bene; perchè è appunto egli, e non la Società, che per questo è soggetto ad una servitù coattiva, che restringe l'uso illimitato della sua proprietà. Gli articoli 235, 239, 240 della legge 20 marzo 1865 impongono appunto quanto rettamente dispose il suddetto Tribunale, che non avrebbe potuto seguire l'indirizzo preteso dall'attore senza violarla. —

Derivano pertanto da questo giudicato i seguenti principii:

1° Nel prezzo di esproprio per lo stabilimento d'una ferrovia s'intendono compenetrati, insieme al valore del fondo, tutti indistintamente i danni attribuibili alla ferrovia.

2° Conseguentemente, qualunque aumento di binarii o di lavori per l'esercizio ferroviario sul terreno espropriato, o il moltiplicarsi del movimento dei treni, non può dar fondamento ad indennità suppletive.

3° Infine, le servitù legali a favore delle Ferrovie riflettono, non solo l'uso ed impiego attuale della sede ferroviaria, ma quelle aggiunte e nuovi impianti che sono presumibili ed indicati per l'uso, non mai pregiudicabile, a cui è destinato il terreno della ferrovia.

*Avv.* G. E. G.

---

# Nostre Corrispondenze

Roma, 8 gennaio.

Le mie particolari informazioni concordano perfettamente con quelle della *Semaine Financière* e colle vostre, nel reputare affatto insussistente la notizia data e ridata dal *Journal des travaux publics*, non si saprebbe in base o in vista di che, circa la rinnovazione per un anno del contratto d'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia, tra il Governo italiano e la Società del Sud dell'Austria. Non vi è stato mai nulla, proprio nulla di tali negoziazioni, potrei quasi asserire nemmanco nella mente di alcuno dei due contraenti; perchè da ambe le parti, se non si giunge sino a sentire ripugnanza per un contratto consimile, certo se ne pesano le quasi insuperabili difficoltà d'ogni natura. E il temporaneo soggiorno tuttora permanente in Roma dei signori Cavallier e Landau, rappresentanti la suddetta Società, si riferisce puramente e semplicemente, come voi appunto avete asserito, alla definizione dei conti col nostro Governo, anzi specialmente, io posso aggiungervi con maggiore precisione, alla riscossione di L. 9,500,000 dovute dallo Stato alla Società medesima, quale acconto di quei tali 32 milioni, di cui venne fatta particolare menzione nell'ultima discussione parlamentare del bilancio dei lavori pubblici.

D'altronde, sembra a me la cosa più naturale del mondo, anzi la sola naturale, che un Gabinetto Depretis non possa avere altri intendimenti, altro codice ferroviario all'infuori delle Convenzioni; là soltanto lo conduce l'onore delle pro-

prie convinzioni millanta volte espresse, della propria firma, del proprio partito, a cercare o la salvezza, o la morte.

Intanto però convien notare, come segno spiccatamente caratteristico del tempo, e per me con profondissimo rammarico, il cospirato silenzio che si serba dalla stampa magna di destra e di sinistra sulle Convenzioni dianzi citate. Chi e dove iniziò ancora intorno alle medesime una discussione ampia, assennata, leale, come comporta e richiede l'incommensurabile interesse della proposta soluzione del nostro problema ferroviario? Gli stessi giornali tecnici, sino ad oggi, non aprirono bocca pro o contro al soggetto. Eppure codesta condotta non ci procurerà certo all'estero, e nemmanco presso le grandi masse all'interno, reputazione di serietà, di lealtà, quando è chiaro che si vuol dare ad intendere di discutere questioni economiche vitali pel paese, e non si fa che della politica partigiana o personale. — Battete, ma ascoltate, — esclamava, compreso da sincera fede nella sue massime, il filosofo greco; ebbene, il Gabinetto Depretis, se ha fede sincera nelle Convenzioni da lui create e dai colleghi bene accettate, gridi e gridi alla sua maggioranza: Disapprovate, ma discutete; respingete, ma esaminate. — Chieda ai suoi che cosa vogliono e dove vogliono andare, ed esiga da loro che si conformino una buona volta a tenere il linguaggio predicato dall'evangelo: si, si, no, no! —

Il nuovo Ministro dei lavori pubblici presiedette sabato il Consiglio superiore, premuroso di conoscere personalmente l'eletta degli ingegneri che lo compongono; e pronunziò poche parole, che produssero graditissima impressione, dando poi notizia dell'Ufficio presidenziale da lui costituito per il corrente anno 1878, e di alcune onorificenze conferite. Delle quali e del quale io sono in grado d'offrirvi i più precisi ragguagli. In luogo del comm. Baggiani, venne richiamato alla vice-presidenza del Consiglio superiore il comm. Barillari, che coprì già tale carica parecchi anni; e quello ridiventa il presidente della 1ª sezione, posto lasciato vacante dal comm. Brauzzi nell'assumere le funzioni di Direttore generale di ponti e strade; il comm. Belluomo fu riconfermato presidente della 2ª sezione; e furono decorati di commenda i prelodati ispettori Barillari e Baggiani, oltre agli ultimi due ispettori promossi alla 1ª classe, signori Bompiani e Ponzo.

Rispose brevemente al Ministro, in nome collettivo, il comm. Rappaccioli; e si occupò quindi il Consiglio a lungo, interloquendo altresì l'on. Perez, intorno alle massime da stabilirsi relativamente alla fissazione dei perimetri idraulici consorziali per il contributo nelle spese delle opere idrauliche di 2ª categoria. —

Giusta le mie razionali previsioni, l'on. deputato Valsecchi fu pregato di continuare nel disimpegno delle funzioni di segretario generale, conservando, ben inteso, la propria Direzione generale delle strade ferrate: doppia carica, che deve in realtà produrre occupazioni e preoccupazioni talmente soverchie, da richiedere un'attività ed una energia di lavoro non ordinarie. Tanto più che bisogna ancora trovare il tempo per presiedere varie Commissioni, come per esempio quella per l'ordinamento del Corpo del Genio civile, e l'altra per la manutenzione delle strade comunali, che tennero entrambe di recente parecchie sedute.

La prima di tali Commissioni incontra serie difficoltà nei suoi studii, e riconobbe l'utilità di aggregarsi due nuovi membri nelle persone degli ispettori Bompiani e Billia, tanto per accrescere le voci in capitolo, quanto per affrettare il lavoro.

La seconda invece si può dire oramai giunta al termine del suo mandato, e presenterà di certo fra pochi giorni le proprie proposte, mediante una elaborata relazione al Ministro —

E torno a quest'ultimo per annunziarvi pure la nomina dell'ingegnere Damiani a di lui segretario particolare, e non già generale, come erroneamente si scrisse in parecchi giornali di Roma. —

Chiudo col comunicarvi la circoscrizione dei dodici Circoli d'ispezione pel 1878, novità fresca, fresca.

Gli ispettori furono destinati come segue:

1° Il cav. prof. Ferrucci Antonio, per le provincie di Alessandria, Cuneo, Genova (esclusi i lavori marittimi), Novara, Porto Maurizio e Torino.

2° Il comm. Baggiani per le provincie di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Milano, Pavia, Piacenza, Sondrio.

3° Il comm. Bompiani per le provincie di Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Ravenna, e Reggio Emilia.

4° Il prof. Betocchi per le provincie di Belluno, Treviso, Udine e Venezia.

5° Il comm. Rappaccioli per le provincie di Mantova, Padova, Rovigo, Verona e Vicenza.

6° Il comm. Imperatori per le provincie di Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia e Teramo.

7° Il cav. Correnti per le provincie di Cagliari, Livorno, Lucca, Massa Carrara, Pisa, Sassari e Siena.

8° Il comm. Belluomo per le provincie di Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Macerata e Pesaro.

9° Il comm. Palmieri per le provincie di Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce.

10. Il comm. Ponzo per le provincie di Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno.

11. Il cav. Brizio per le provincie di Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani.

12. Il comm. Baccarini per le provincie di Caserta, Grosseto, Napoli e Roma.

La quale ripartizione di Circoli è identica alla precedente del 1877, tanto per rispetto al numero, che per rispetto al modo di costituzione; ed altresì tutti gli ispettori conservano il proprio Circolo, salvo il comm. Corvetto, che abbandona il suo, affidato quest'anno al comm. Baggiani. B.

# Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

I lavori per l'ultimazione del tronco della ferrovia Treviglio-Rovato vengono spinti colla massima alacrità, e si fa tutto il possibile per giungere ad aprirla al pubblico entro il corrente mese, od al più tardi verso la metà di febbraio.

Sfortunatamente siamo entrati nella cattiva stagione, che limita la quantità di lavoro che si può fare, sia per la brevità delle giornate, che pei geli e le nevi; per cui non è dato assicurare se gli sforzi dell'Amministrazione ferroviaria per aprire la linea all'epoca suaccennata potranno pienamente riuscire.

---

Il 31 dicembre scorso, alle 3 pom., venne compiuto il perforamento dell'ultimo nucleo della galleria di S. Rocco nel tronco Chiusaforte-Pontebba, per cui l'avanzata trovasi ora interamente aperta.

Giova notare che la detta galleria è la più lunga tra quelle del tronco Chiusaforte-Pontebba, e quella in cui si temeva d'incontrare i maggiori ostacoli in causa della cattiva natura del terreno e delle grandi filtrazioni d'acqua.

I lavori procedettero finora regolarmente, senza serii inconvenienti: e si ha speranza che tale andamento continui sino alla fine dell'opera, al cui compimento si attende con ogni sollecitudine.

---

Sappiamo che venne definitivamente fissata per domani, 10, l'attivazione del servizio cumulativo delle

ferrovie consorziali venete con quelle dell'Alta Italia, di cui abbiamo già dato notizia ai nostri lettori.

---

Sulla ferrovia Settimo-Rivarolo, ora trasformata per la trazione a vapore, ebbe luogo il 4 corr. una visita di ricognizione per parte dei Commissarii governativi cav. Bussi, comm. Valvassori e cav. Crosa, in contradditorio del Concessionario. Visitati diligentemente i lavori della linea, i Commissarii dichiararono potersi aprire al pubblico il primo tronco da Settimo a San Benigno, cioè chilometri 10, continuando il servizio a cavalli, senza trasbordo, sino a Rivarolo.

Essendo poi quasi ultimato l'armamento della intera linea, i suddetti Commissarii, accompagnati dagl'ingegneri della ferrovia, la percorsero colla locomotiva fino presso Rivarolo; e furono date le occorrenti disposizioni per potere alla metà del corr. mese aprire tutta la linea al pubblico servizio, osservando l'orario in vigore.

Sino dallo scorso lunedì venne già ripreso il servizio delle merci, che pei lavori di trasformazione della ferrovia era stato temporaneamente sospeso.

---

Da un prospetto gentilmente comunicatoci ci ca il movimento della Valigia delle Indie durante l'anno 1877, rileviamo i dati seguenti:

*Partenze.* — I viaggiatori imbarcati a Brindisi sommarono ad 894, di cui il massimo numero (148) nel mese di ottobre, ed il minimo (36) nei due mesi di maggio e giugno.

Il numero dei colli delle Valigie postali ascese a 12,351, di cui il massimo numero (1378) nel mese di ottobre, ed il minimo (921) nel mese di luglio.

I bagagli pesarono in complesso chil. 33,461, di cui il massimo (5733) nel mese di ottobre, ed il minimo (1192) nel mese di giugno.

Nessuna spedizione di merci a grande o piccola velocità, nè di valori dichiarati.

*Arrivi.* — I viaggiatori sbarcati a Brindisi sommarono a 1093, di cui il massimo numero (207) nel mese di aprile, ed il minimo (36) nel mese di novembre.

Il numero dei colli delle Valigie postali ascese a 4897, di cui il massimo numero (564) nel mese di ottobre, ed il minimo (344) nel mese di luglio.

I bagagli pesarono in complesso chil. 39,436, di cui il massimo (6074) nel mese di aprile, ed il minimo (1907) nel mese di novembre.

Nelle merci a grande velocità si ebbero in complesso chil. 11,351, di cui il massimo (3343) nel mese di aprile, ed il minimo (80) nel mese di giugno, e nulla nel mese di ottobre.

Nelle merci a piccola velocità si ebbero in complesso chil. 107,135, di cui il massimo (51,175) nel mese di settembre, ed il minimo (1150) nel mese di giugno, e nulla nel mese di luglio.

Nessun arrivo di valori dichiarati.

---

Quest'oggi ebbe luogo in Torino l'assemblea generale degli azionisti della Società italiana di lavori pubblici.

Le Azioni depositate erano 22,547, rappresentate da 83 Azionisti. Essendosi trovata in numero legale, l'Assemblea, dopo udita la Relazione del Consiglio e quella dei Revisori, ha approvato all'unanimità il bilancio del 1877, compreso un dividendo di L. 10 per azione.

Procedutosi alla votazione per la sostituzione dei Consiglieri dimissionarii e scadenti, confermò i signori Vogel, Copello, Balbo, Hebert, Di Cinzano, Pariani e Borella, ed il barone D'Auvare in sostituzione del dimissionario sig. Geisser. A Censori ha riconfermato i signori Bertetti, Malvano e Grossi.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Transazione colla Società Vitali e C. per le Calabro-Sicule.** — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 dicembre p. p, con cui è sanzionata e promulgata la legge, votata dal Parlamento, che approva la transazione colla Società Vitali, Charles, Picard e C., già più volte da noi accennata. Questo R. Decreto è controfirmato dal nuovo Ministro dei lavori pubblici, comm. F. Perez.

**Ferrovie Romane.** — Leggiamo nell'*Opinione*:

L'egregio presidente del Comizio agrario di Roma, cav. Alessandro Ramelli, per mezzo di una circolare invita tutti i proprietarii ed affittuarii di tenute nell'Agro romano a volersi riunire il giorno 13 gennaio corrente, nella sala del palazzo dei Conservatori in Campidoglio, per appoggiare, con il loro voto, una protesta, che ha lo scopo di dichiarare insussistente la pretensione della Direzione delle Ferrovie Romane di proibire il pascolo al bestiame grosso nei terreni posti lungo le linee ferroviarie, benchè recinte da staccionata, ove non sia guardato e permanentemante custodito da un pastore.

I proprietarii ed affittuarii pretendono invece che spetti alla Direzione di costruire dei ripari lungo le ferrovie, con staccionate o, meglio, con materie che validamente impediscano in quelle l'ingresso del bestiame suddetto.

Si è più volte tentato dai proprietarii ed affittuarii di venire ad un accordo con la Direzione delle Ferrovie Romane, e si sono all'uopo rivolti alle Autorità per ottenere gl'invocati provvedimenti; ma continuando essi ad essere danneggiati, hanno risoluto di riunirsi e di discutere sull'argomento nella riunione che sopra abbiamo indicata.

**Ferrovia di Fiumicino.** — Siamo assicurati (dice la *Libertà* del 3) che i lavori per la costruzione della ferrovia tra Roma e Fiumicino sono stati condotti innanzi con grande alacrità. L'armamento della linea è quasi ultimato.

Si calcola che pel mese di marzo la linea possa essere messa in esercizio. Vogliamo sperare e ci auguriamo che almeno questa volta il calcolo non sia sbagliato, e che almeno nell'estate prossima sia possibile raggiungere in pochi minuti la spiaggia del mare.

**Ferrovia Chiavari-Cicagna.** — Il *Commercio di Genova*, del 7, dice che è stata eletta dal Consiglio comunale di Chiavari una Commissione relativa al progetto di ferrovia a binario ridotto da Chiavari a Cicagna. La compongono i signori: Costa Zenoglio cav. avv. Antonio — Podestà notaio Luigi — Lagomaggiore dott. Francesco — Solari cav. notaio Michele.

**Tramway a Genova.** — La *Gazzetta di Genova* dice che i carrozzoni del *Tramway* sono già arrivati in Genova, e si spera coi primi del prossimo venturo febbraio di aprire ai passeggieri almeno la linea Genova-Sampierdarena.

A questo effetto, il lavoro d'impianto dei *rails* e del rivestimento della galleria di San Benigno è spinto avanti colla massima attività; e tutto fa credere che le speranze non saranno deluse, e che a quell'epoca questo nuovo mezzo di locomozione sarà posto a disposizione del pubblico.

Le carrozze, dice la *Gazzetta*, sono leggiere ed eleganti, e quali occorrono a Genova, dove le curve sono frequenti e più frequenti ancora le salite e le discese.

**Tramway a Milano.** — Fra il Municipio, la Deputazione provinciale e la Società dei *tramways* Milano-Monza e Milano-Vaprio si stanno prendendo concreti provvedimenti per regolare, con selciatura e binarii di granito, la grande via che corre tra la porta Venezia e la frazione di Loreto.

**Cassa-Soccorso delle Ferrovie dell' Alta Italia.** — Invitati dal Consorzio di mutuo soccorso pegli impiegati ferroviarii dell'Alta Italia, ed in conformità a quanto fu fatto nello scorso anno, i varii Capi-servizio e Divisione dell'economato, residenti a Milano, stabilirono che gli Agenti ferroviarii, i quali volessero esimersi dallo

scambio delle carte di visita pel Capo d'anno, potessero prender parte ad una volontaria oblazione a favore del suddetto Consorzio di mutuo soccorso pubblicando col mezzo della stampa i nomi degli oblatori e le rispettive offerte.

E noi rimandiamo di buon grado i nostri lettori al primo Elenco che trovasi inserito alla pagina 28, in riserva di far luogo ai successivi, come ci verranno comunicati.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — In relazione alla notizia data nel precedente nostro numero, riferiamo oggi le istruzioni che il Governo del Cantone di Zurigo propose al Gran Consiglio di dare ai delegati del Cantone per la conferenza del Gottardo, che si teneva in Berna il 5 corr.:

I delegati saranno autorizzati ad assicurare all'impresa del Gottardo, in nome del Cantone di Zurigo, una quota della sovvenzione suppletoria per l'importo di fr. 1,200,000 alle seguenti condizioni: *a)* È riservata la risoluzione del Gran Consiglio e rispettiva sanzione del popolo zurigano; *b)* La città di Zurigo e le Comuni suburbane dovranno assumersi di detta somma una parte per l'importo di 200,000 fr.; *c)* Il rimanente della sovvenzione suppletoria dovrà essere assunto dagli altri Cantoni e Società ferroviarie interessati; *d)* Lo stato finanziario della Società del Gottardo dovrà essere constatato ed approvato dal Consiglio federale; *e)* Sulla ferrovia del Gottardo non sarà introdotta alcuna tassa differenziale a discapito delle Stazioni svizzere: specialmente per i passeggieri e le merci transitanti entro il territorio svizzero, oppure provenienti dall'estero, oppure recantisi all'estero, saranno usate tutte le facilitazioni e favori portati dalle tariffe e colla massima sollecitudine. *f)* Il Consiglio federale dovrà procedere alla riorganizzazione di tutta l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, in modo da assicurare l'esecuzione dell'impresa in base al programma di Lucerna.

— La *Gazzetta Ticinese* ha poi il seguente telegramma da Berna, 5:

Il Gran Consiglio di Zurigo ha rimesso ad una Commissione di undici membri la questione della nuova sovvenzione alla ferrovia del Gottardo, perchè presenti il suo rapporto nella sessione di febbraio.

— Questa mattina si è riunita la Conferenza intercantonale del Gottardo, sotto la presidenza del sig. Schenk, presidente della Confederazione, per la ripartizione della nuova sovvenzione di 8 milioni.

— A questo proposito leggiamo nel *Journ. de Genève* di ieri, che nella conferenza intercantonale del 5, tenuta a Berna per la ripartizione della nuova sovvenzione per l'impresa del Gottardo, non furono assicurati che 3,165,000 fr., cioè 1 milione per Berna, 1,200,000 per Zurigo, 800,000 fr. per Basilea-Città, 100,000 per Basilea-Campagna, 75,000 per Sciaffusa, e 40,000 per Turgovia. I rappresentanti degli altri Cantoni erano assenti.

L'assemblea si è pronunciata in maggioranza nel senso di una sovvenzione della Confederazione; soltanto la delegazione bernese si pronunciò energicamente contro questa idea: Soletta e Ticino si sono astenuti. Finalmente fu deciso che la Commissione di riparto, rinforzata da un rappresentante di ciascuna delle due Compagnie interessate (Centrale e Nord-Est), formulerebbe nuove proposte per una combinazione nella quale si farebbe entrare una conveniente partecipazione della Confederazione. Queste proposte verranno poi sottoposte ai Governi e ad una nuova Conferenza: l'epoca per la riunione di questa sarà fissata in appresso.

— Il progresso del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu dal lato di Göschenen di m. 18.80 (serpentina) e dal lato di Airolo di m. 13,80 (armatura); quindi in totale m. 32.60, e in media giornaliera m. 4.65.

**Ferrovie francesi** — Il Ministro dei lavori pubblici, sig. De Freycinet, presentò al generale Mac-Mahon una relazione intorno al progetto di compimento della rete ferroviaria d'interesse generale. Si costruirebbero 16,600 chilometri di ferrovia, spendendo oltre 3 miliardi.

Il decreto annesso stabilisce che si eleggano sei Commissioni, le quali corrispondono appunto alle sei grandi regioni, in cui è divisa la Francia. Tali Commissioni hanno l'incarico di studiare il progetto e di formulare le relative proposte.

Ne parleremo più diffusamente nel prossimo numero.

**Ferrovie tedesche.** — Scrivono da Monaco, 29 dicembre, alla *Perseveranza*;

Il Governo centrale di Berlino si occupa con grande calore a far sì che le linee ferroviarie dell'Impero abbiano ad unirsi in ogni senso con quelle degli altri Stati tedeschi. Si cominciò colle linee Badesi, giacchè si può dire che il Governo di quello Stato sia retto esclusivamente, in tutto e per tutto, secondo le idee dell'Imperatore; e così nei primi del prossimo anno saranno aperte le linee Breisach-Kolmar, Mülheim-Neuenburg, e Leopoldshohe-Saint Ludwig. Sul Reno nel 1871, tra Strasburgo e Basilea, eravi un solo ponte di ferrovia, che lo attraversava precisamente tra Strasburgo e Kehl; ma è tanto il valore che il Genio militare tedesco attribuisce a quelle posizioni, che in oggi esso è attraversato, su quella linea, da sei ponti, i quali uniscono la Germania ai confini franco-svizzeri. — Non avete idea dell'importanza che si dà in Germania all'incrociamento e all'estensione delle ferrovie; è per questo appunto che tutti i nostri Stati non pensano che a costruire nuove linee per assecondare i comandi del militare. Ne verrà poi la conseguenza, che molte linee, col tempo, non solo saranno passive, ma se ne dovrà limitare l'esercizio.

**Ferrovie spagnuole** — Sulla fine dello scorso anno, si è costituita una Società, allo scopo di riunire sotto una amministrazione comune le diverse ferrovie dell'Andalusia.

Come primo passo, un'assemblea generale degli azionisti era convocata pel giorno 8 corr, per l'acquisto, riscatto, o piuttosto regolazione dell'acquisto:

1° Della ferrovia Siviglia-Xeres-Cadice, acquistata per licitazione pubblica dal sig. J. Loring in proprio nome;

2° Della sezione da Utrera, per Ossuna, alla Roda (Stazione verso Moron): questa linea è già terminata;

3° Della sezione da costruirsi da Xeres a San Lucar, porto di mare situato all'imboccatura del Guadalquivir.

Queste due ultime linee furono concesse al sig. Della Gandara.

Si attribuisce ai fondatori della Società per le ferrovie dell'Andalusia l'intenzione di completare la rete con l'aggiunta:

1° Della linea Cordova-Malaga, con diramazione a Granata, appartenente ad una Società speciale;

2° Della linea in esercizio da Cordova alle miniere di Belmez, la quale dev'essere in breve posta all'asta;

3° Della concessione dalla Roda a Puente-Genil (Stazione della Cordova-Malaga) per Jaen a Linares (Stazione della ferrovia Madrid-Alicante), concessa al sig. Loring.

**Ferrovie in America.** — I lavori del traforo della galleria che deve passare sotto il fiume Hudson e riunire Nuova York a Jersey-City sono stati ripresi il 1° dicembre, dopo una lunga interruzione, motivata da un processo con delle Compagnie di strade ferrate.

Quella galleria, scrive il *Journal des Débats*, sarà lunga 2 miglia, alta 24 e larga 26 piedi; sarà illuminata a gaz, e percorsa da un doppio binario; ma non potrà essere terminata che fra tre anni.

**Ferrovie nel Giappone.** — L'*Osser. Triest.* scrive: Il Governo giapponese intende far costruire una nuova ferrovia fra Kobe ed il porto di Kusciva, nella provincia di Tanba. Lo scopo di questa ferrovia sarebbe di facilitare il trasporto dei prodotti dalle provincie del nord di quella isola e di quella di Yezo.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 9 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 2 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa di risparmio di Fabriano, ed al relativo decreto di approvazione dol 21 gennaio 1877.

— Con R. Decreto del 13 detto mese (*Gazz.* sudd.) è approvato il cambiamento delle 200 azioni da L. 5000 ciascuna, componenti il capitale della Società in accomandita per la fabbricazione e vendita di carta, sedente in Milano, colla ragione sociale *Antonio Bellardi e Compagni*, cambiando le dette azioni in altre 400 da L. 2500 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 9 detto mese (*Gazz.* del 3 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per operazioni di credito popolare, di risparmio ed altre, sedente in Bisceglie (provincia di Bari), col titolo di *Banca cooperativa degli operaj in Bisceglie*, colla durata di 10 anni decorrendi dal 19 dicembre 1875, e col capitale nominale di L. 25,000 diviso in 1000 azioni da L. 25 ciascuna.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito e assicurazione, anonima per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo di *Cassa Marittima*.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 5), la Società cooperativa di credito e risparmio, sedente in Piove di Sacco (prov. di Padova), col titolo di *Banca mutua popolare di Piove*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 19,000, diviso in 380 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

**Esposizione artistica nazionale in Torino.** — Nell'adunanza, tenutasi qui la sera del 28 scorso dicembre dai signori sottoscrittori di una petizione al Municipio, colla quale si chiedeva che, invece di un edificio provvisorio per l'Esposizione nazionale di Belle Arti, da tenersi in Torino nel 1879, si costruisse un edificio almeno in parte stabile ed in seguito servibile ad altri usi, si deliberò la nomina di un Comitato composto di artisti, ingegneri ed industriali, coll'incarico di studiare la scelta del luogo e le condizioni alle quali dovrebbero informarsi i varii progetti da presentarsi al Municipio col 1° febbraio p. v.

Questo Comitato ha creduto di dover pubblicare le seguenti condizioni principali, alle quali devono ispirarsi i suddetti progetti:

1° È fatto invito ai signori architetti di studiare i progetti per la costruzione di un edificio, stabile almeno in parte, per uso di Esposizione artistica nazionale;

2° Riferendosi alle località già accennate, senza escludere quelle altre che ai singoli progettisti potessero parere più convenienti, il Comitato ritiene che per l'edificio si potrà disporre di un'area compresa in un rettangolo, i cui lati maggiori prospettano a levante e ponente, e misurano una lunghezza di metri 200, ed i lati minori hanno una lunghezza di metri 50;

3° Si dovranno avere 2000 metri lineari di parete utile per la Esposizione;

4° Dovrà contenere locali per amministrazione e segreteria, *buffet*, ed altri ambienti richiesti per i servizi dell'Esposizione, e segnatamente ampii sotterranei di facile accesso pel deposito delle casse;

5° La luce per le sale di pittura e scultura dovrà essere fornita preferibilmente da tramontana, ed in modo da soddisfare alle esigenze dell'arte;

6° Nel progetto si dovrà tener conto di ciò, che il detto edificio, o tutto od in parte, dopo d'aver soddisfatto allo scopo transitorio dell'Esposizione di Belle Arti, possa essere facilmente adattato per giardino d'inverno, per la Pinacoteca civica, per Esposizioni industriali ed orto-agricole, per distribuzioni di premii, per assemblee, pubblici trattenimenti, ecc., ed ordinato in modo da potersi prestare ad ulteriori ampliazioni;

7° I progetti dovranno essere presentati entro il giorno 26 corrente alla Segreteria della Società promotrice dell'Industria nazionale in Torino, piazza Castello, 25, per essere esposti al pubblico nei giorni successivi e trasmessi quindi, per cura del Comitato, al Municipio prima del 1.o febbraio.

*Firmati*: V. Avondo — Enrico Benazzo — Carlo Ceppi — P. Della-Vedova — Camillo Doyen — Alessandro Mazzucchetti — F. Pastoris — Giovanni Plana — Casimiro Teja.

**Galleria V. E. in Milano.** — La Giunta municipale di Milano ha disposto pel compimento dei lavori accessorii del grand'Arco della Galleria Vittorio Emanuele. I lavori saranno continuati per conto della vedova Mangoni, coadiuvata da persona di fiducia, che fu scelta nel di lei cognato, l'ing. architetto Pietro Maestri.

Venerdì la civica Commissione edile fece una generale visita ai lavori, che trovò giunti a buon porto, non mancando che alcuni accessorii ornamentali, fra cui quella sagoma di una gola dell'Arco, che l'architetto Mengoni aveva pensato di porre sul mascherone, e che fu causa della di lui morte.

Quest'idea dell'estinto sarà studiata dalla Commissione edile, che deciderà sulla sua convenienza.

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggesi nella *Libertà* del 3 corr.

Ieri mattina, sotto la presidenza del ff. di Sindaco, si è riunita la Commissione edilizia. Si è trattato della via Venti Settembre; quest'argomento è vennto in discussione, poichè la Commissione ha dovuto esaminare la domanda di un proprietario per fabbricare su questa strada. La Commissione, nel concedere il permesso, ha stabilito la nuova linea che segnerà l'allargamento della via Venti Settembre, ed ha cercato, insieme col Sindaco, il modo di mettere quanto prima in esecuzione il progetto d'allargamento della suddetta via, allargamento che si potrà compiere senza grave dispendio.

Anche la Commissione dei mercati si è riunita ieri per esaminare il progetto del grande Mercato d'approvvigionamento da costruirsi presso la Stazione centrale.

La Commissione crede che, introducendo qualche economia nel progetto, si possa, colle somme che si hanno disponibili, raggiungere l'intento. La Commissione fu unanime nel raccomandare al ff di sindaco l'esecuzione del progetto, affinchè anche questo bisogno della città sia presto soddisfatto.

**Le fortificazioni di Roma.** — Leggiamo pure nella *Libertà*:

Senza mancare alle cautele che si devono osservare in un argomento così delicato, diamo oggi alcune notizie sui lavori dei varii forti, che si stanno eseguendo intorno alla nostra città, le quali non sono prive d'un certo interesse.

In quasi tutti i forti sono spinti alacremente i lavori di terra. Consistono nella formazione dei fossati, erezione dei baluardi a grandi scarpate, costruzione incipiente di forti bastionate, strade entro la cinta delle fortificazioni, escavazione di pozzi per l'acqua, e demolizione di grandi cumoli di terra, che impediscono più o meno la visuale all'ingiro dei forti.

Varie sono le forme dei nuovi fortini, a seconda dell'uso al quale sono destinati; generalmente però, essendo i forti situati a cavaliere di più strade che mettono capo alla città, l'opera di difesa più importante è rivolta contro la campagna, e consiste in una fronte bastionata, che costituisce la parte principale del forte, in forma di un pentagono o di un poligono irregolare.

I movimenti di terra sono rilevanti, ed in qualche forte superano i 100 mila metri cubi. Vi sono impiegati dove 700, dove 800, e dove fino a 1000 operaj terrazzieri.

Gli operaj sono organizzati in squadre. Hanno caporali e uomini addetti al rancio, che si fa in comune all'aperta campagna. Lavorano tutti i giorni della settimana, meno la domenica.

È ammirabile la disciplina e l'ordine, che regnano in tutta l'organizzazione del lavoro. Alla sera del sabato gli operaj ricevono la paga, dalla quale si sottrae la spesa del vitto consumato nella settimana.

I lavori di muratura sono cominciati da pochissimi giorni; finora non si tratta che della fondazione di qualche casamatta e di qualche *capponiera*; più tardi si costruiranno le caserme ed i locali necessarii per la guarnigione dei forti.

Per ogni forte è stato chiamato un capitano del Genio militare a dirigere i lavori. Egli ha con sè alcuni aiutanti ed alcuni soldati. Vi sono poi gl'ingegneri e gli assistenti delle Imprese. Ogni forte è posto in comunicazione diretta col Comando della Divisione, mediante il telegrafo militare da campo

Tutti i forti poi, col tempo, comunicheranno anche telegraficamente tra loro. Il servizio telegrafico è disimpegnato dai sott'ufficiali e caporali del Genio.

Il generale Bruzzo, comandante la nostra Divisione, ha la direzione suprema dei lavori; ma essi più direttamente sono sorvegliati dal generale Garneri, dal colonnello del Genio comm. Garavaglia, dal tenente colonnello De la Penne, e dagli altri ufficiali superiori addetti alla Direzione territoriale del Genio militare.

In media, si calcola che sieno trascorsi circa 50 giorni, dal principio dei lavori, e per questo tempo si è lavorato assai. Le varie Imprese hanno l'obbligo di consegnare i forti, chi fra cinque e chi fra sei mesi E vero che restano ancora i lavori più interessanti, quelli di muratura; ma finora si può essere contenti del lavoro fatto.

I lavori per la costruzione delle batterie, armamento delle casematte, collocamento dei cannoni, ecc. ecc. saranno fatti esclusivamente dai soldati del Genio e dall'artiglieria da piazza. I forti sono situati in modo che ciascuno può incrociare i suoi tiri cogli altri più vicini.

Allorquando poi il Parlamento avrà accordato le maggiori somme richieste dall'on. Ministro della guerra, si procederà alla costruzione di altri tre o quattro fortini, i quali completeranno il sistema di difesa esterna della nostra città.

**Stabilimento industriale di Pietrarsa** — La *Gazz. di Napoli*, del 2, scrive:

Una buona notizia. Le sorti dello Stabilimento di Pietrarsa sono assicurate.

Il Governo ha finalmente consentito ad inviare un regio Commissario, che assuma l'amministrazione del nostro grande Stabilimento industriale, che gli azionisti mettono in liquidazione.

Il Banco di Napoli provvederà i fondi necessarii per l'esercizio dello Stabilimento, fino all'approvazione delle Convenzioni, in forza delle quali lo Stabilimento di Pietrarsa dovrà acquistarsi dalla Società che assume l'esercizio ferroviario. Nel caso poi le Convenzioni non sieno votate, nessun Ministero potrà certo permettere che le porte dello Stabilimento di Pietrarsa siano chiuse da un Commissario del Governo.

**Allievi-ingegneri**. — La *Gazz. Uff.* del 31 dicembre p. p. annuncia che con R. Decreti del 16 detto mese: Migliardi Giacomo, Cuniberti Vittorio, Bracciali Aurelio, e Petrini Giacomo vennero nominati allievi-ingegneri nel Corpo del Genio navale, coll'annua paga di L. 2000, a datare dal 1° gennaio 1878.

**Il telefono in Italia.** — Il 31 dicembre p. p l'ing. Maroni ha esperimentato fra Gallarate e Varese (chilometri 19 circa) il telefono di Bell da lui costrutto, e che i risultati furono soddisfacentissimi. La conversazione fra quelle due Stazioni ebbe luogo in modo, che sembrava i corrispondenti si trovassero in una medesima stanza; e ciò malgrado che, mentre si esperimentava, piovesse, e la linea telegrafica, che congiunge Gallarate con Varese, sia sostenuta da pali di ferro, e quindi l'isolamento del filo fosse imperfetto.

Sappiamo che ieri si ripeterono gli esperimenti da Asti a Casale (chilometri 46 circa) con esito soddisfacentissimo.

**Società telefonica in Italia**. — Il signor Reynold, rappresentante del signor Bell, l'inventore del telefono, avendo ottenuto il brevetto di esclusività per l'Italia, si propone di formare una *Società telefonica italiana* al principio di quest'anno. Il colonnello W. H. Reynolds (n. 115, Cannon-Street, Londra) ha stipulato col Governo inglese un contratto per l'introduzione del telefono nell'Ufficio postale, come parte del sistema telegrafico, e già sono state prese tutte le disposizioni per congiungere telefonicamente Gibilterra e Malta.

Il telefono fu applicato con successo nelle comunicazioni tra i palombari e i minatori col mondo superiore. Tra Calais e Dover ebbe luogo una conversazione di due ore per mezzo del cordone sottomarino, e le voci erano perfettamente riconoscibili sulle due sponde della Manica. Il sig. W. H. Preece, addetto al *Post-Office* di Londra, converso con successo, per mezzo del cordone sottomarino, tra l'Inghilterra e l'Irlanda. Da una parte e dall'altra si udiva il canto e persino la respirazione, cosicchè un distinto medico crede che il telefono possa divenire un pregevole strumento per conoscere le malattie delle vie respiratorie. Lo stetoscopo avrebbe così un potente ausiliario. Agli eserciti poi il telefono è destinato a rendere segnalati servizi. Utilissimo sarà pure sulle navi e negli Ufficii pubblici e privati.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano, favorito sempre dalla speculazione, ebbe nella scorsa settimana richieste a 690 e 693 fine corrente. In questo mese verrà fissato il dividendo delle sue Azioni, e credesi abbastanza importante per dare al titolo un pregio intrinseco, indipendentemente da quello che potrebbe recargli il fatto eventuale delle Convenzioni ferroviarie.

Languide le contrattazioni nei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali, negoziate al principio a 357 per liquidazione ed a 359 per fine gennaio, fecero per ultimo 316 *ex coupon*. Le Obbligazioni relative si tennero a 237 e 236.25. I Boni a 562.

Le Sarde, serie *A*, si quotarono a 222; quella della serie *B* *ex-coupon*, a 220.50. — Le Pontebbane pure *ex-coupon* a 366.50. — Le Alta Italia a 247.35 *ex-coupon* anche esse.

A Parigi, le Lombarde oscillarono con pochi affari tra il 155 al 160; le Obbligazioni relative negoziate a 233 ed a 225 e 227 *ex coupon*. — Le Vittorio Emanuele a 228 circa. — Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero tra il 76 e il 75; le Obbligazioni a 250.

## ESTRAZIONI

**Società anonima per la vendita dei beni del Regno d'Italia** — Nell'estrazione eseguitasi in Roma delle Obbligazioni della Società per la vendita dei beni del Regno d'Italia, venne estratta la serie O.

**Prestito a premii della Città di Milano 1861** — 63ª estrazione eseguita il 2 gennaio 1878.

*Serie estratte:*

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 117 | 321 | 539 | 700 | 765 | 883 | 1055 | 1113 | 1118 |
| 1193 | 1247 | 1266 | 1294 | 1693 | 1749 | 1868 | 1878 | 1937 |
| 1945 | 2465 | 2495 | 2657 | 2702 | 2798 | 2847 | 3247 | 3259 |
| 3278 | 3372 | 3425 | 3673 | 3837 | 3874 | 3893 | 3906 | 4092 |
| 4127 | 4173 | 4244 | 4297 | 4375 | 4182 | 4569 | 4584 | 4730 |
| 4737 | 4738 | 4935 | 5015 | 5161 | 5182 | 5219 | 5280 | 5315 |
| 5407 | 5769 | 6036 | 6292 | 6393 | 6518 | 6549 | 6567 | 6969 |
| 7130 | 7131 | 7367 | 7369 | 7430 | 7485 | 7592 | 7668 | 7933. |

*Obbligazioni premiate:*

| Serie | N. | Pr. | Serie | N. | Pr. | Serie | N. | Pr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 7130 | 73 | 70,000 | 1749 | 13 | 150 | 2847 | 5 | 100 |
| 700 | 24 | 1,000 | 2798 | 34 | 150 | 3425 | 18 | 100 |
| 1937 | 36 | 1,000 | 3259 | 23 | 150 | 3874 | 11 | 100 |
| 1945 | 6 | 500 | 4584 | 20 | 150 | 3906 | 38 | 100 |
| 5315 | 29 | 500 | 4584 | 47 | 150 | 4092 | 24 | 100 |
| 7668 | 18 | 500 | 5407 | 7 | 150 | 4738 | 16 | 100 |
| 5280 | 21 | 300 | 6393 | 42 | 150 | 5182 | 44 | 100 |
| 5769 | 41 | 300 | 7369 | 18 | 150 | 6292 | 6 | 100 |
| 6292 | 38 | 300 | 1693 | 15 | 100 | 6518 | 27 | 100 |
| 7367 | 15 | 300 | 2798 | 27 | 100 | 7933 | 16 | 100 |

*Vinsero L. 60 i numeri:*

| Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 117 | 37 | 4584 | 3 | 4092 | 12 | 765 | 12 | 6969 | 12 | 4297 | 38 |
| 321 | 40 | 6036 | 33 | 4244 | 13 | 1878 | 45 | 7369 | 50 | 4569 | 25 |
| 1193 | 32 | 7369 | 47 | 4482 | 37 | 3673 | 20 | 321 | 33 | 5015 | 43 |
| 2657 | 37 | 117 | 46 | 4584 | 35 | 4127 | 15 | 1113 | 50 | 7130 | 2 |
| 3906 | 45 | 539 | 36 | 6393 | 41 | 4244 | 41 | 2465 | 26 | 7933 | 36 |
| 4173 | 48 | 1266 | 4 | 7369 | 48 | 4569 | 18 | 3874 | 29 | | |
| 4375 | 23 | 3278 | 43 | 321 | 3 | 4730 | 8 | 4173 | 27 | | |

Tutte le altre Obbligazioni, contenute nelle 72 Serie come sopra estratte, sono rimborsabili con L. 47.

Il rimborso si fa a datare dal 1° luglio 1878, salvo la competente ritenuta: a Milano, presso la Cassa comunale; Bruselle, presso J. Errera Oppenheim; Francoforte sul Meno, presso A. Reinach; Parigi, presso Kohn Reinach e C.

La prossima estrazione avrà luogo il 1° luglio 1878.

**Prestito a premii della Città di Venezia.** — 36ª estrazione eseguita il 31 dicembre 1877.

*Serie estratte:*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 219 | 401 | 478 | 501 | 509 | 376 | 1296 | 1387 |
| 1581 | 1670 | 1711 | 1944 | 1955 | 2136 | 2969 | 3199 |
| 3324 | 3540 | 3734 | 4180 | 4302 | 4361 | 4537 | 4632 |
| 4637 | 4811 | 4873 | 5101 | 5188 | 5199 | 5297 | 5799 |
| 5925 | 6181 | 6437 | 6551 | 6573 | 7026 | 7112 | 7230 |
| 7517 | 7593 | 7706 | 7770 | 7863 | 8026 | 8047 | 8153 |
| 8155 | 8265 | 8511 | 8662 | 8821 | 8839 | 8864 | 8974 |
| 9369 | 9393 | 9443 | 9493 | 9606 | 9725 | 9833 | 9903 |
| 9992 | 10229 | 10590 | 10666 | 10875 | 10979 | 11104 | 11192 |
| 11294 | 11312 | 11783 | 11860 | 11988 | 12003 | 12047 | 12059 |
| 12116 | 12198 | 12243 | 12244 | 12259 | 12322 | 12467 | 12474 |
| 12777 | 12837 | 13104 | 13136 | 13391 | 13552 | 13635 | 13649 |
| 13665 | 13683 | 13720 | 14125 | 14213 | 14389 | 14428 | 14431 |
| 14743 | 14821 | 15094 | 15156 | 15228 | 15271. | | |

*Obbligazioni premiate:*

| Serie | N. | Pr. | Serie | N. | Pr. | Serie | N. | Pr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1944 | 2 | 80,000 | 3540 | 8 | 100 | 8821 | 20 | 100 |
| 13104 | 4 | 500 | 4537 | 6 | 100 | 8864 | 10 | 100 |
| 8026 | 21 | 250 | 5799 | 14 | 100 | 9903 | 22 | 100 |
| 8864 | 3 | 250 | 6181 | 3 | 100 | 12243 | 10 | 100 |
| 14213 | 23 | 250 | 7706 | 19 | 100 | 15228 | 21 | 100 |
| 3324 | 22 | 100 | 8153 | 16 | 100 | | | |

*Vinsero L. 50 i numeri:*

| Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 478 | 6 | 12243 | 8 | 9393 | 22 | 4361 | 1 | 13391 | 8 | 12116 | 13 |
| 3324 | 7 | 12322 | 15 | 11860 | 18 | 8026 | 12 | 3324 | 5 | 12322 | 4 |
| 6551 | 1 | 876 | 8 | 12243 | 23 | 9443 | 23 | 5101 | 11 | 13391 | 12 |
| 8821 | 13 | 4180 | 23 | 13136 | 22 | 12003 | 14 | 8662 | 20 | | |
| 11104 | 10 | 7517 | 17 | 876 | 20 | 12322 | 1 | 9903 | 11 | | |

Le altre Obbligazioni appartenenti alle Serie estratte, non comprese nella Tabella dei premii, sono rimborsabili alla pari, cioè con L. 30 (trenta). — Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1.o maggio 1878 in avanti.

## CONVOCAZIONI

**La Nazione — Società di assicurazioni marittime** (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 19 corr. in Roma (via del Corso, 337), per l'approvazione dei conti della liquidazione, chiusi al 15 dicembre p. p., e per la fissazione del termine della liquidazione medesima.

**Banca di Ferrara.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Ferrara (sede della Banca), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei censori, per l'approvazione del bilancio 1877 e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Banca Industriale Subalpina.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corr. in Torino (piazza Castello, 29), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la fissazione del dividendo, e per la elezione di 5 amministratori.

**Banca di Torino.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corr. in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio e dei censori, per deliberare sul rendiconto 1877, e per la nomina di amministratori e censori.

# Avvisi d'Asta

Il 16 corr., presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Borzoli, detta *delle Roveri*, che dalla strada provinccia di Ponente mette al cimitero ed alla chiesa parrocchiale, della lunghezza di m. 2040, per il presunto importo di L. 62,725.84. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 5000 o L. 350 di rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 o L. 700 di rendita come sopra.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Cori (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria Cori-Roma-Cisterna, per la presunta somma di L. 58,632.18. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco 4°, dall'osteria dell'Arcinazzo alla Casilina sotto Frosinone, per l'annua somma di L. 5000. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 500 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Flaminia-Viterbese dalla Colonnetta di Nepi sulla Cascina Ponte Felice, per l'annuo canone di lire 8000. Manutenzione come sopra. Deposito L. 700; cauzione definitiva L. 800, come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione del tronco di strada nazionale orientale Cagliari-Terranova, compreso tra l'estremità di Baunei ed il confine della provincia di Sassari, della lunghezza di m. 37,520, per la presunta annua somma di L. 14,468.59, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale lire 3000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la suddetta Prefettura, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della medesima strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra lo spigolo del Casino Teulada e la Cantoniera detta Ovile Cannas, della lunghezza di m. 35,347.15, per la presunta annua somma di L. 19,200. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 620 di rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione dell'altro tronco della stessa strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra la Cantoniera detta Ovile Cannas e l'abitato di Tertenia, della lunghezza di metri 63,943, per la presunta annua somma di L. 31,380. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 1000 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rimonta di due tratti del Froldo Bugno-Freddi nell'argine sinistro dell'Oglio, per la estesa di m. 334.50, per la presunta somma di L. 52,705. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5200 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione della Fabbrica di armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 10,000 sbarre in acciaio fucinate per canne da fucili (modello 1870), per il complessivo importo di L. 50,000. Consegna entro 60 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà pure l'asta per la fornitura di 16,000 aste da casse di fucili (modello 1870), per la complessiva somma di L. 49,800. Consegna entro 60 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un' asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Randazzo e il ponte Minissale, della lunghezza di m. 27,250, per la presunta annua somma di L. 23,370. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale da Cerignola a Lavello, compreso tra l'estremità del tronco già in esercizio e la nazionale detta di Matera, traversando il fiume Ofanto, della lunghezza di m. 6942.40, per la presunta somma di L. 326,750. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

## SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.

(Primo elenco).

*Controllo Generale e Contabilità Centrale.*

| | | |
|---|---|---|
| Comm. Devaux Adolfo, Capo, Milano | L. | 20. » |
| Cav. Magnani Giovanni, Aggiunto, id. | » | 5. » |
| Cav. Allievi Cesare, Ispettore principale, id. | » | 5. » |
| Cav. Bondimai Agostino, id. id. | » | 3.50 |
| Ing. Ottolenghi, id. id. | » | 3. » |
| Melisurgo Nicola, id. id. | » | 3. » |
| Duci Gio. Battista, id. id. | » | 3. » |

*Trazione e Materiale.*

| | | |
|---|---|---|
| Cav. Kossuth, ff. Ingegnere Capo, Torino | L. | 10. » |
| Cav. Frescot Cesare, Capo del Materiale id. | » | 10. » |

*Divisione Economato.*

| | | |
|---|---|---|
| Cav. Lavison Pier Amato, Capo-Divisione, Milano | » | 10. » |
| Cav. Zino Bartolomeo, Ispettore principale, id. | » | 5. » |
| Cav. Negretti ing. Cesare, Ispettore, id. | » | 2.25 |
| Cav. Oppizio Ugo, id. id. | » | 2.50 |
| Lualdi Giovanni, id. id. | » | 2. » |
| Tiboldi Carlo, id. id. | » | 2. » |
| Dal Broi Giacinto, Capo Ufficio, id. | » | 2.25 |
| Frisotti Giuseppe, id. id. | » | 2.10 |
| Levati Natale, Sotto-Capo Ufficio, id. | » | 1.80 |
| Gerosa Ferdinando, id. id. | » | 2. » |
| Varisco Edoardo, Contabile, id. | » | 1.40 |
| Rapazzini Giuseppe, id. id. | » | 1.50 |
| Helmsdorf Federico, id. id. | » | 1.10 |
| Morassutti Leopoldo, id. id. | » | 1.20 |
| Alby Eugenio, id. id. | » | 1.20 |
| Ternavasio Francesco, id. id. | » | 1.20 |
| De Maestri Antonio, Applicato, id. id. | » | 0.80 |
| Albertini Angelo, id. id. | » | 1.20 |
| Cettuzzi Luigi, id. id. | » | 1. » |
| Conconi Filippo, id. id. | » | 1. » |
| Sicbaldi Carlo, id. id. | » | 1. » |

*Magazzino di Milano.*

| | | |
|---|---|---|
| Rimoldi Luigi, Economo, id. | » | 2. » |

*Magazzino Stampe di Milano.*

| | | |
|---|---|---|
| Miretti Tommaso, id. id. | L. | 1.80 |

*Magazzino Stampe Torino P. S.*

| | | |
|---|---|---|
| Papa Gregorio, id. Torino P. S. | L. | 2. » |
| Vallo Claudio, id. id. | » | 1.50 |
| Pellai Pietro, id. id. | » | 1.50 |
| Chiafrino Cesare, Applicato, id. | » | 1.50 |
| Malatesta Francesco, id. | » | 1. » |

*Deposito di Alessandria.*

| | | |
|---|---|---|
| Pavia Francesco, Applicato, Alessandria | L. | 1.50 |
| Boeri Luigi, sorvegliante, id. | » | 1. » |
| Alino Aristide, manovale, id. | » | 0.50 |
| Alessio Antonio, id. id. | » | 0.50 |
| Maldini Giuseppe, id. id. | » | 0.50 |

*Consorzio di Mutuo Soccorso*

| | | |
|---|---|---|
| Baroni Luigi, Capo Ufficio, Milano | L. | 2.25 |
| Pespina Giovanni, Applicato, id. | » | 1. » |
| Rivoli Enrico, id. id. | » | 1. » |

*Ispettorati sanitarii.*

| | | |
|---|---|---|
| Cav. Schina D. Cesare, Ispet. 1° riparto, Torino | L. | 2. » |
| Cav. Bergöen D. Agenore, id. id. | » | 2. » |
| Comm. Majoni professore Lodovico, Ispet. 2° riparto, Vercelli. | » | 2.45 |
| Valvassori D. Cesare, Ispet. 4° riparto, Milano | » | 3. » |
| Pozzi D. Enrico, Ispet. 5° riparto, id. | » | 3. » |
| Biagi D. Antonio, Ispet. 7° riparto, Bologna | » | 5. » |
| Cav. Ponzone D. Domenico, Ispet. 9° riparto, Savona | » | 3. » |
| Cav. Galli prof. Leonardo, Ispet. 8° riparto, Lucca | » | 5. » |
| Cav. Ghelfi D. Domenico, Ispet. supplente, Piacenza | » | 1.50 |
| Marchi D. Antonio, id. Udine | » | 2. » |

*Consorzio di Mutuo Soccorso.*

| | | |
|---|---|---|
| Griletti Giulio, Sotto-Capo Ufficio, Milano | L. | 1.80 |

*Servizio della Trazione e Materiale.*

| | | |
|---|---|---|
| Cornetti cav. Fortunato, Capo degli Ufficii centrali, Torino | » | 6. » |
| Solito cav. G. Battista, Ispet. princip. Capo-Div. id. | » | 5. » |
| Stanzani Francesco, Ing. Capo-Sezione, Alessandria | » | 5. » |
| Baralla Giovanni, Ing. Capo-Sezione, Savona | » | 3. » |
| Brivio Luigi, Capo-Sezione, Torino | » | 5. » |
| Baravalle Giuseppe, Capo-Deposito, id. | » | 2. » |
| Dagna Carlo, id. Savona | » | 1.50 |
| Assum Giacomo, id. id. | » | 1. » |
| Ghione Carlo, Sotto Capo Deposito, Torino | » | 1. » |
| Brida Giovanni id. id. | » | 1. » |
| Vacchina Giovanni id., Ventimiglia | » | 2. » |
| Borgarello Luigi id., Alessandria | » | 2.50 |
| Baj Carlo id. Savona | » | 1. » |
| Cornusco Gioachino id., Ceva | » | 2. » |
| Vesin Pietro, Applicato, Savona | » | 0.75 |
| Dagna Leopoldo, id. id. | » | 0.75 |
| Machetti Fedele, macchinista, id. | » | 1. » |
| Bellati Carlo, id. id. | » | 1. » |
| Davico Giuseppe, id. id. | » | 1. » |
| Abbate Gio. Battista, id, Torino | » | 1. » |
| Bacchetta Giuseppe, Id., Ventimiglia | » | 1.50 |
| Somalia Domenico, Capo-Verificatore, id. | » | 1.50 |

*Servizio della Trazione e Materiale.*
*2ª Divisione delle Officine in Verona.*

| | | |
|---|---|---|
| Fusarini Aurelio. Ing. Capo-Divisione, Verona | L. | 10. » |
| Mondino Paolo, Sotto-Capo d'Ufficio, id. | » | 2. » |
| Bortolotto Carlo, Ing. Capo-Opificio, id. | » | 5. » |
| Cappelletto Pietro, id. id. | » | 5. » |
| Doux Edoardo, Ing. Applicato id. | » | 3. » |
| Goldbacher Ignazio, id. id. | » | 2. » |
| Carolo Giusto, Capo-Mastro, id. | » | 2. » |
| Zanini Secondo, Capo-Squadra, id. | » | 1. » |
| Reati Pietro, Sotto Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| Viviani Gio. Battista, lattajo, id. | » | 0.50 |
| Alessio Giacomo, Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| Molesini Gio. Battista, Capo-Squadra, Id. | » | 1. » |
| Baldassin Giovanni, Capo-Mastro | » | 1. » |
| De Micheli Fabio, id. id. | » | 1. » |
| Pozzi Giacomo, ff. Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| Bonassuti Giacomo, Sotto Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| Rusconi Gio. Battista, Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| Spravill Eugenio, Capo-Squadra, id. | » | 1. » |
| Poli Alessandro, id. id. | » | 1. » |
| Morgari Giuseppe, Sotto Capo-Mastro, id. | » | 1. » |
| | Totale L. | 245.10 |

*(Continua)*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1877* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 52ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal 24 al 30 dicembre e della giornata 31 dicembre* 1877.

| | 1877 | 1876 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493<br>3162 | 3423<br>3358 | 70<br>» | »<br>» |
| Viaggiatori . . . . . . | 624,807.00 | 645,961.50 | » | 21,154.50 |
| Merci a grande velocità . . | 379,718.70 | 350,970.30 | 28,748.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 890,261.50 | 948,329.60 | » | 58,068.10 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,894,787.20 | 1,945,261.40 | » | 50,474.20 |
| Navigazione sui laghi . . . | 13,491.45 | 15,100.45 | » | 1,609,00 |
| Totale della settimana . . . | 1,908,278.65 | 1,960,361.85 | » | 52,083.20 |
| Giornata 31 dicembre . . . | 261,488.20 | 552,795.90 | » | 291,307.70 |

**PRODOTTI** *dal 1° gennaio al 31 dicembre* 1877

| | 1877 | 1876 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 39,883,180.59 | 39,945,633.99 | » | 62,453,40 |
| Merci a grande velocità . . | 12,032,082.00 | 11,592,150.40 | 439,931.60 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 43,981,886.43 | 43,396,640.30 | 585,246.13 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 95,897,149.02 | 94,934,424.69 | 962,724.33 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 964,251.81 | 821,222.96 | 143,028.85 | » |
| Totali . . . . . . . . . | 96,861,400.83 | 95,755,647.65 | 1,105,753.18 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1877 | 1876 | DIFFERENZA in confronto col 1876 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 52ª settimana | 542.45 | 568.29 | — 25.84 | — 4.55 |
| Prodotti totali . . . . | 27.62523 | 28107.82 | — 482.59 | — 1.72 |

## Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal 3 al 9 dicembre* 1877

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1877 | 1,446.— | 369,688.97 | 255.66 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,446.— | 400,880.69 | 277.23 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . . | » | — 31,191.72 | — 21.57 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877 | 1,446.— | 20,942,486.08 | 14483.05 |
| Introiti corrisp. nel 1876 | 1,446.— | 20,520,984.29 | 14191.55 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . | » | + 421,501.79 | + 291.50 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1877. | 1,141.— | 113,912.27 | 99.84 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,063.— | 125,361.08 | 117.93 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877 . . . . | + 78.— | — 11,448.81 | — 18.09 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877. | 1,103.28 | 6,802,296.63 | 6,165.52 |
| Introiti corrisp. nel 1876 . | 999.45 | 5,745,312.21 | 5,748.47 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . . | +103.83 | +1,056,984.42 | + 417.05 |

## Strade Ferrate Romane

42ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 515,617.35 | 16,333.75 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 591,984.66 | 18,753.18 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 76,367.31 | 2,419.43 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 8.bre 1877 . | 1,646 | 22,046,886.76 | 16,560.85 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 21,248,237.02 | 15,676.91 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 798,649.74 | 883.91 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | Linea Vicenza-Schio | | Linea Treviso-Vicenza | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantità | Importo | Quantità | Importo |
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,887.62 | 10,934 | 17,272.23 |
| Bagagli e cani . . | 283 | 178.97 | 373 | 425.55 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 91.12 | » | 17.67 |
| Totale L. | 12.597 | 19,710.48 | 11,307 | 17,715.45 |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE

# DEL SUD DELL' AUSTRIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Obbligazioni e di Azioni emesse dalla Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Vienna il giorno 15 dicembre 1877.

### Serie di Obbligazioni rimborsabili il 2 gennaio 1878.

**Serie A.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,301 | al | 3,400 | 100 |
| 63,501 | » | 63,600 | 100 |
| 70,101 | » | 70,200 | 100 |
| 90,501 | » | 90,600 | 100 |
| 104,619 | » | 104,700 | 82 |
| 132,701 | » | 132,800 | 100 |
| | | | 582 |

**Serie C.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 4,901 | al | 5,000 | 100 |
| 14,301 | » | 14,347 | 47 |
| 32,485 | » | 32,500 | 16 |
| | | | 163 |

**Serie D.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 715,201 | al | 715,300 | 100 |
| 770,601 | » | 770,700 | 100 |
| 787,301 | » | 787,400 | 100 |
| 790,601 | » | 790,700 | 100 |
| 842,201 | » | 842,300 | 100 |
| 909,801 | » | 909,900 | 100 |
| 919,401 | » | 919,500 | 100 |
| 985,301 | » | 985,400 | 100 |
| 1,012,701 | » | 1,012,800 | 100 |
| 1,068,201 | » | 1,068,300 | 100 |
| 1,070,701 | » | 1,070,800 | 100 |
| 1,074,001 | » | 1,074,100 | 100 |
| 1,090,014 | » | 1,090,100 | 87 |
| | | | 1,287 |

**Serie F.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2,968,101 | al | 2,968,200 | 100 |
| 2,995,601 | » | 2,995,700 | 100 |
| 3,009,701 | » | 3,009,800 | 100 |
| 3,026,501 | » | 3,026,600 | 100 |
| 3,114,271 | » | 3,114,291 | 21 |
| | | | 421 |

**Serie H.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 28,721 | al | 28,785 | 65 |
| 69,201 | » | 69,300 | 100 |
| 109,701 | » | 109,800 | 100 |
| 119,701 | » | 119,800 | 100 |
| 123,101 | » | 123,200 | 100 |
| 129,701 | » | 129,800 | 100 |
| 209,601 | » | 209,700 | 100 |
| 224,501 | » | 224,600 | 100 |
| 297,201 | » | 297,300 | 100 |
| 297,801 | » | 297,900 | 100 |
| | | | 965 |

**Serie I.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 303,501 | al | 303,600 | 100 |
| 380,701 | » | 380,800 | 100 |
| 393,501 | » | 393,600 | 100 |
| 401,001 | » | 401,100 | 100 |
| 424,501 | » | 424,600 | 100 |
| 508,001 | » | 508,100 | 100 |
| 529,501 | » | 529,600 | 100 |
| 560,011 | » | 560,097 | 87 |
| 582,401 | » | 582,500 | 100 |
| 620,001 | » | 620,100 | 100 |
| 670,301 | » | 670,400 | 100 |
| 679,701 | » | 679,800 | 100 |
| 692,301 | » | 692,400 | 100 |
| | | | 1,287 |

**Serie K.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 24,601 | al | 24,700 | 100 |
| 75,936 | » | 76,000 | 65 |
| 105,201 | » | 105,300 | 100 |
| 113,901 | » | 114,000 | 100 |
| 119,701 | » | 119,800 | 100 |
| 176,101 | » | 176,200 | 100 |
| 179,701 | » | 179,800 | 100 |
| 199,501 | » | 199,600 | 100 |
| 243,001 | » | 243,100 | 100 |
| 283,401 | » | 283,500 | 100 |
| | | | 965 |

**Serie M.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 3,158,001 | al | 3,158,100 | 100 |
| 3,232,701 | » | 3,232,800 | 100 |
| 3,246,071 | » | 3,246,080 | 10 |
| | | | 210 |

**Serie O.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 82,001 | al | 82,100 | 100 |
| 119,301 | » | 119,400 | 100 |
| 141,083 | » | 141,100 | 18 |
| 159,401 | » | 159,500 | 100 |
| 178,901 | » | 179,000 | 100 |
| 184,201 | » | 184,300 | 100 |
| 188,001 | » | 188,100 | 100 |
| | | | 618 |

**Serie P.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 701 | al | 800 | 100 |
| 45,101 | » | 45,200 | 100 |
| 58,601 | » | 58,700 | 100 |
| 116,801 | » | 116,900 | 100 |
| 134,701 | » | 134,800 | 100 |
| 161,701 | » | 161,800 | 100 |
| 183,051 | » | 183,100 | 50 |
| | | | 650 |

**Serie S.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,103,301 | al | 1,103,400 | 100 |
| 1,125,301 | » | 1,125,400 | 100 |
| 1,215,101 | » | 1,215,200 | 100 |
| 1,245,701 | » | 1,245,800 | 100 |
| 1,250,101 | » | 1,250,200 | 100 |
| 1,320,514 | » | 1,320,600 | 87 |
| 1,376,501 | » | 1,376,600 | 100 |
| 1,378,101 | » | 1,378,200 | 100 |
| 1,429,301 | » | 1,429,400 | 100 |
| 1,448,301 | » | 1,448,400 | 100 |
| 1,464,001 | » | 1,464,100 | 100 |
| 1,474,001 | » | 1,474,100 | 100 |
| 1,498,301 | » | 1,498,400 | 100 |
| | | | 1,287 |

**Serie T.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,554,201 | al | 1,554,300 | 100 |
| 1,557,801 | » | 1,557,900 | 100 |
| 1,562,801 | » | 1,562,900 | 100 |
| 1,624,501 | » | 1,624,600 | 100 |
| 1,659,101 | » | 1,659,200 | 100 |
| 1,661,021 | » | 1,661,068 | 48 |
| 1,695,401 | » | 1,695,500 | 100 |
| | | | 648 |

**Serie V.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 2,797,901 | al | 2,798,000 | 100 |
| 2,799,931 | » | 2,799,950 | 20 |
| 2,871,101 | » | 2,871,200 | 100 |
| 2,919,801 | » | 2,919,900 | 100 |
| 2,945,501 | » | 2,945,600 | 100 |
| | | | 420 |

**Serie Z.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1,744,711 | al | 1,744,736 | 26 |
| 1,758,201 | » | 1,758,300 | 100 |
| 1,843,401 | » | 1,843,500 | 100 |
| 1,884,501 | » | 1,884,600 | 100 |
| 1,920,401 | » | 1,920,500 | 100 |
| 1,926,501 | » | 1,926,600 | 100 |
| 1,958,701 | » | 1,958,800 | 100 |
| | | | 626 |

(*Segue*)

## Serie di Obbligazioni rimborsabili il 1° aprile 1878.

**Serie X.**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | Riporto | 800 |
| 2,042,501 | al | 2,042,600 | 100 | 2,323,201 | al | 2,323,300 | 100 |
| 2,049,001 | » | 2,049,100 | 100 | 2,402,501 | » | 2,402 600 | 100 |
| 2,053,001 | » | 2,053,100 | 100 | 2,412,931 | » | 2,413,000 | 70 |
| 2,087,001 | » | 2,087,100 | 100 | 2,414,001 | » | 2,414,100 | 100 |
| 2,129,801 | » | 2,129,900 | 100 | 2,549,301 | » | 2,549,400 | 100 |
| 2,249,001 | » | 2,249,100 | 100 | 2,728,301 | » | 2,728,400 | 100 |
| 2,281,601 | » | 2,281,700 | 100 | 2,748,901 | » | 2,749,000 | 100 |
| 2,303,501 | » | 2,303,600 | 100 | 2,749,301 | » | 2,749,400 | 100 |
| | | Da riportarsi | 800 | | | . | 1,570 |

## Azioni rimborsabili il 1° maggio 1878.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 46,901 | al | 47,000 | 100 |
| 132,701 | » | 132,800 | 100 |
| 224,301 | » | 224,400 | 100 |
| 644,051 | » | 644,076 | 26 |
| 687,601 | » | 687,700 | 100 |
| | | | 426 |

Il rimborso delle *Obbligazioni* estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica a cominciare dal giorno 2 gennaio 1878 per quelle appartenenti alle serie *A*, *C*, *D*, *F*, *H*, *I*, *K*, *M*, *O*, *P*, *S*, *T*, *V*, *Z*, ed a partire dal giorno 1° aprile 1878 per quelle appartenenti alla serie *X*.

Il rimborso delle *Azioni* estratte avrà luogo a cominciare dal 1° maggio 1878, pure in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica.

Il rimborso delle Obbligazioni sarà eseguito mediante il ritiro del titolo originale, munito di tutti gli stacchi non scaduti.

Il rimborso delle Azioni avrà pure luogo mediante il ritiro del titolo originale, ma munito di tutti gli stacchi non pagati, incominciando dal 2° *coupon* 1874.

Sulle Obbligazioni cessa ogni decorrenza di interesse dalla data nominale del rimborso.

Per le Azioni in un col rimborso, sarà consegnato al portatore un certificato interinale di godimento.

I pagamenti, richiesti entro il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1878, avranno luogo: come di consuetudine,

a **MILANO**, esclusivamente presso la Cassa della Società (palazzo già Litta, corso Magenta, N. 24);
a **ROMA**, presso la Banca Good, Padoa e Comp. (via in Aquiro, N. 109);
a **TORINO**, presso la Banca di Torino (via Santa Teresa, N. 2).

E nelle seguenti Stazioni:

Acqui, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia (Agenzia di città), Carrara, Casale, Chiavari, Chivasso, Codogno, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze (Cassa gestione del Traffico), Genova P. P., Genova (Agenzia di città), Ivrea, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Pescia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Reggio, Rovigo, Savigliano, Savona, Spezia, Tortona, Treviso, Udine, Valenza, Venezia, Venezia (Agenzia di città), Vercelli, Verona P. V, Vicenza, Viareggio, Voghera e Voltri.

Ulteriori disposizioni saranno emanate a tempo opportuno per i pagamenti che fossero richiesti successivamente alli 30 giugno 1878.

Milano, 22 dicembre 1877. LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 30 gennaio 1878, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quarta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla dodicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1878 sono di 21 Azioni e di 73 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1878.

Milano, 27 dicembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Assemblea generale ordinaria degli azionisti

*Avviso di seconda convocazione*

L'Assemblea generale degli Azionisti, ch'era stata convocata per oggi, non potè aver luogo per mancanza del numero voluto di Azioni depositate e di soci presenti come portato dall'art. XVIII dello Statuto.

A termini del predetto articolo, è quindi indetta una nuova adunanza per il giorno 16 febbraio 1878, alle ore 2 pomeridiane, nei locali dell'Ufficio d'Amministrazione, via Cavour, N. 41, con diffidamento che in questa le deliberazioni saranno valide qualunque sia il numero di soci intervenuti e la somma totale delle Azioni che rappresentano.

Il deposito delle Azioni va fatto :

a **Torino** alla Sede della Società, via Cavour, 41.
a **Genova** presso i signori I Tedeschi e Comp., via Orefici, 7.

Torino, 29 dicembre 1877.

*Il Direttore* A. CATTANEO.



Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 16 Gennaio 1878 N.° 3.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanze**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Le Convenzioni ferroviarie. Relazione ministeriale — Il compimento della rete ferroviaria francese — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

Nella immensa sciagura che ha colpito improvvisamente l'Italia, noi non possiamo astenerci dall'associare la nostra voce all'universale rimpianto per la perdita del Re prode, leale, magnanimo, che ha liberato ed unificato la patria, e ne ha compiuto gli alti destini in Roma.

## VITTORIO EMANUELE,

inspirato dalle grandi virtù de' suoi Maggiori, guidato dal suo profondo senno politico e dal suo buon genio, seppe con rara fermezza ed abnegazione, in mezzo a pericoli ed ostacoli d'ogni sorte, promuovere lo sviluppo delle libere istituzioni, favorire ogni civile progresso, mirare costantemente al bene materiale e morale del suo popolo, ch'egli amava d'immenso amore, e da cui era ricambiato coi più radicati sentimenti di devozione, di riverenza e di gratitudine! Giammai più saldo legame di affetto strinse insieme popolo e Re!

La sua memoria vivrà perennemente sacra nel cuore degli Italiani; e sarà questo il più durevole ed il più degno dei monumenti che innalzar si possa al vero Padre della patria!

In tanto lutto nazionale, ci conforta però la fiducia che il legittimo di lui successore, il Re UMBERTO I, saprà in tutto ed in qualunque circostanza seguire le orme dell'immortale suo Genitore, come ha già solennemente promesso di fare, salendo al Trono; e che l'Italia vorrà continuare a mostrarsi degna de' suoi magnanimi Principi, e del posto per essi conquistato tra le nazioni più avanzate nelle vie del vero progresso e nella esplicazione di tutte le forze vitali del paese!

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE.

Essendo ragionevole e giusto (come faceva notare da ultimo il nostro corrispondente di Roma) che il pubblico conosca una buona volta i criterii che hanno guidato il Ministero Depretis nello stipulare le Convenzioni ferroviarie da esso presentate al Parlamento; e con lo intento che le medesime possano essere meglio apprezzate, e giudicate senza prevenzione, e con piena cognizione di causa, da quanti s'interessano veramente alla soluzione dell'arduo problema della sistemazione e dell'esercizio delle ferrovie del Regno, crediamo ora opportuno di far luogo ad alcuni brani della Relazione ministeriale, che precede il progetto di legge sulle dette Convenzioni già pubblicato nel nostro numero del 26 dicembre scorso. Trattasi, ad ogni modo, di un documento importantissimo, che merita seria considerazione, e che serve a sparger luce sopra molte delle questioni connesse col suaccennato problema.

Premessi alcuni cenni storici sulle ferrovie italiane, la Relazione prende a discorrere nel seguente modo sui due primi quesiti, che si presentavano alla soluzione del Governo, rispetto all'esercizio ferroviario:

....Prima di por mano a qualsiasi contrattazione particolare e concreta, il Governo aveva due quesiti supremi a risolvere: quale sarebbe il migliore aggruppamento delle linee, ossia quale doveva essere la loro ripartizione, tenendosi conto delle condizioni geografiche, degli interessi commerciali e della rapidità ed unità del servizio? Quale sarebbe il criterio fondamentale, il principio superiore e direttivo, a cui informare il nuovo contratto di esercizio?

Questi due quesiti ha voluto il Governo proporsi e risolvere, considerandoli in sè stessi, nelle loro condizioni logiche, astrattamente ed anteriormente ad ogni trattativa, valendosi di quella libertà di giudizio e di azione che gli era consentita dalle circostanze.

Il problema della migliore ripartizione delle linee italiane fra diverse Società private cui fossero date ad esercitare, non ci veniva innanzi per la prima volta. Già nella stessa Relazione ministeriale che presentò le Convenzioni del 1864, e nella Relazione parlamentare dell'on. Correnti che ne faceva l'analisi e il commento, il problema era stato, se non discusso a fondo, pure con chiari tocchi delineato. La ripartizione delle ferrovie italiane in due grandi zone, appoggiate ai versanti del Tirreno e dell'Adriatico, vi era più volte richiamata, ma in termini assai generali, e piuttosto come un ideale desiderato che pratico e possibile. Le Convenzioni esistenti, gli organismi della Società tuttora in possesso delle linee, tutti i precedenti storici comprimevano allora di tutto il loro peso, e forzavano l'Amministrazione dello Stato a star dentro certi confini. D'altronde, molti elementi del problema rimanevano tuttora avvolti nell'oscurità, e la loro proporzione e valore non avevano ancora ricevuta luce e definizione dalla grande maestra delle cose umane, dall'esperienza. E, per non dir altro, ancora non era determinata la via che si sarebbe prescelta per un varco centrale nella catena delle Alpi; e appena alcuni frammenti avevamo di quella via, che lunghesso le sponde del Mediterraneo conduce dal confine francese e dall'alta valle del Po, per il cammino più rapido, alle maggiori città dell'Italia peninsulare.

La ripartizione che noi proponiamo non è in tutto quella dei versanti; nè coincide in tutto colla direzione delle acque verso i due mari d'Italia. Essa divide in due l'Italia per tutta la sua lunghezza, riunendo in una Impresa tutte le strade che si trovano dal lato di occidente, ed in un'altra tutte quelle che si trovano dal lato d'oriente, tanto che le due Imprese avrebbero anche potuto denominarsi una orientale e l'altra occidentale; poichè, come è partita la parte peninsulare, così pure viene ad esser divisa la parte continentale della gran valle del Po. Spettano all'un gruppo esclusivamente le comunicazioni colla Francia per Nizza e per il passo del Cenisio; spettano esclusivamente all'altro le comunicazioni colla Germania e coll'Austria per i passi del Brennero, della Pontebba e del Carso; sono tra i due equamente distribuite le relazioni per la grande via mediana del Gottardo, destinata appunto a mettere l'Italia in più diretto rapporto coll'Europa centrale, colla Svizzera, colla valle del Reno e col Belgio.

L'un gruppo arriva a Milano, venendo da occidente; l'altro vi giunge da oriente: a Milano, dove è la Stazione interna e il recapito del commercio internazionale per la via del Gottardo; e l'uno e l'altro, ciascheduno per propria via, conduce a Firenze, a Roma e Napoli, nelle quali grandi città i due gruppi si incontrano, e nel tempo stesso si dividono.

Quali sono le ragioni di tale ripartizione?

Prima di tutto, noi abbiamo bisogno di supporre messa fuori di dubbio la convenienza di avere organizzazioni ferroviarie poderose per rispondere alle esigenze dell'industria moderna. Solamente con simili organizzazioni ferroviarie si può assicurare il servizio delle linee di grande percorrenza e di gran traffico, e provvedere al movimento vario ed urgente delle maggiori città marittime e dei centri d'industria. Esse soltanto possono concentrare sopra un punto, a un momento dato, una grandissima quantità di materiale, e colla sollecitudine voluta rispondere ai bisogni, bene spesso inaspettati, del commercio. Senza ciò, non è immaginabile che le nostre strade ferrate potessero reggere alla concorrenza delle potenti Società estere, che stanno sui nostri confini, e ci disputano colla più leale delle concorrenze, quella del servizio puntuale, sicuro e pronto, il traffico internazionale e di transito. I copiosi approvvigionamenti, le grandi officine di riparazione, il materiale moltiforme ed adattato alle varie pendenze, non si possono avere senza un vasto insieme di linee da esercitare, come non si arriva all'intelligenza dei bisogni del grande traffico, se non si può raccoglierlo, accompagnarlo, servirlo per una buona parte del cammino che fa.

La tendenza all'aggruppamento delle linee, alla loro fusione, è stata ed è pressochè irresistibile in tutta l'Europa. Nell'Inghilterra, dove l'industria ferroviaria si è svolta con pienezza di libertà, le fusioni di più ferrovie in una sola intrapresa industriale si sono compiute con tutta la spontaneità di un vero bisogno. E dove le fusioni non sono potute arrivare, si supplisce con gli accordi, con le prestazioni mutue, con i servizii cumulativi. L'impazienza del correre sdegna oggi di essere arrestata dalle fittizie barriere che volessero opporre i particolari interessi, e costringe le Imprese ferroviarie ad una sempre crescente solidarietà.

Da queste premesse scaturiscono in gran parte le ragioni del nostro riparto. Ma vi ha un'altra considerazione generale, che non si può mettere da lato. La industria ferroviaria si svolge in condizioni che non sono del tutto conformi alle condizioni delle altre industrie. Si è detto che essa costituisce un monopolio; e fino a un certo punto è vero, senza che debba perciò attribuirsi alla parola alcun senso odioso e malefico. Nelle ferrovie non si applica utilmente, come altrove, la concorrenza per moderare i prezzi. La concorrenza ha fatto le sue prove in materia di ferrovie: essa ha dappertutto prodotto il rincaro, anzichè il buon mercato dei trasporti. Il suo ultimo risultato è, che le linee rivali si fondono, e che il pubblico deve pagare l'interesse di due grossi capitali immobilizzati per fare uno stesso servizio, ossia pagare esso le spese della guerra.

Ciò che importa al pubblico non è di avere due locomotive che corrano alla medesima ora, nella medesima direzione, ma sibbene di avere un servizio ben fatto e con il minore dispendio possibile. L'utile stimolo al meglio nelle Imprese ferroviarie nasce dall'emulazione e non dalla concorrenza; e l'emulazione è tanto più viva, quanto più le Società si credono pari di grado, di fortuna e di importanza.

Altro riflesso: buon servizio non può aversi, se non

quando le Società versano in buone condizioni, e posseduno, cioè, condizioni intrinseche di prosperità attuale e futura. Senza ciò, è vano che si inscrivano obblighi nei Capitolati: non c'è buona volontà che valga contro l'impotenza. E sarebbe stata opera veramente disastrosa creare nuove Società, se non dovevano essere vitali, e perciò possedere elementi di fortuna propria, risorse sicure per il presente, ragionevoli aspettative per il futuro.

La ripartizione longitudinale proposta ha questo appunto di proprio, che assicura ad ogni Società una sua parte congrua di *commercio internazionale* e di *transito*, di *commercio nazionale* e di *commercio locale*. Ognuna potrà mettere sua cura a svolgere quegli elementi di prosperità, di cui si trova in possesso. Già abbiamo detto come l'una Società, quella di occidente, sia esclusivamente interessata alle comunicazioni dell'Italia colla Francia. Esercitando intorno a questo obbietto esclusivamente le sue cure, essa potrà studiare e favorire le buone e facili relazioni con le linee francesi, e nel tempo stesso, se occorre, bilanciarne la rivalità con opportune agevolezze e convenienti tariffe, soprattutto pel commercio di transito. Le percorrenze longitudinali, che dalla periferia vanno al centro od ai centri, costituiscono le arterie vitali, per cui la merce e il viaggiatore amano trascorrere senza intoppi, senza discarichi, senza ritardi. Questa necessità è sì bene intesa, che nell'Inghilterra stessa la spontanea emulazione degli interessi ha fatto appuntare ben nove (e sono le maggiori) Società ferroviarie verso Londra, dipartendosi ognuna dai più lontani punti del territorio inglese. Il viaggiatore, che entra in Italia da Nizza e dal Cenisio, o che dall'alta valle del Po si dirige a Firenze, a Roma, a Napoli, correrà per tutto il lungo del cammino col treno della stessa Compagnia; e così accadrà a quello che viene dal Brennero, dalla Pontebba o da Cormons. Le linee longitudinali hanno un'importanza ancora maggiore per l'Italia che non per qualsiasi altro paese: la comodità di loro percorrenza, che si traduce in brevità, riavvicinando, per così dire, le parti estreme, vale a correggere la figura geografica e dare compattezza al territorio della penisola, troppo assottigliato nella sua lunghezza.

Oltrecchè gli scambii nazionali o interni nascono più vivi naturalmente tra il settentrione e il mezzodì dell'Italia, la differenza del clima e delle produzioni, il differente stato economico e industriale crea nella direzione longitudinale della penisola le correnti naturali e reciproche del traffico. Ciò diminuisce, per quanto è possibile, il lavoro inutile dei ritorni a vuoto, e produce un'economia nelle spese della trazione. I prodotti della Basilicata, delle Calabrie, di Terra di Lavoro forniranno largo alimento di traffico ascendente sulla gran linea Mediterranea. Le granaglie, le lane di Capitanata e gli olii di Puglia saranno direttamente trasportati sulle linee dell'Adriatico ai centri di consumo o d'imbarco, a Napoli, a Roma, a Firenze, a Bologna, a Livorno e Milano. In cambio di questi prodotti si avranno, per alimentare il movimento di discesa, le manifatture dell'estero, della Lombardia, del Veneto e del Piemonte.

Il traffico locale delle grandi città è una delle più attive risorse del movimento ferroviario. Tutto all'intorno delle grandi città c'è un moto grande ed incessante di persone e di cose. La nostra ripartizione permette che l'una e l'altra delle due Società prendano giusta parte a questi centri di moto ed a queste sorgenti di traffico.

Le linee, di cui si concede l'esercizio, sommano, supponendo compiuta la congiunzione colla Basilicata, a 7,407 chilometri, di cui:

alla rete Mediterranea . . . . . . 3,680
alla rete Adriatica . . . . . . . 3,727

Tre passi alpini spettano alla Mediterranea, quelli di Nizza, del Cenisio e del Gottardo; tre all'Adriatica, quelli del Brennero, della Pontebba e del Carso. Tre valichi appenninici entrano nella rete Mediterranea, quelli di Savona, di Genova e di Potenza; tre nell'Adriatica, quelli di Bologna, di Ancona e di Foggia.

Sulla linea Mediterranea, Torino ed il Piemonte arrivano per la via più breve a Firenze, a Roma e Napoli; sulla Adriatica, il Veneto, la Lombardia orientale e le provincie dell'Emilia giungono per la via più breve a questi stessi grandi centri, sempre percorrendo la rete d'una sola Società. Da Milano a Roma ed a Napoli, le distanze sono pressocchè eguali sull'una e sull'altra rete.

Un compromesso speciale, stipulato fra le due Società per iniziativa del Governo, regola la direzione delle Stazioni comuni, affidando alla Mediterranea le Stazioni di Milano, Livorno, Pisa, Roma, Napoli, Pavia, Caserta, Empoli; ed all'Adriatica le Stazioni di Lecce, Calolzio, Rogoredo, Piacenza, Firenze, Asciano e Taranto. Lo stesso compromesso stabilisce di massima la divisione dei servizii sociali nelle Stazioni comuni, ed ordina che una Commissione arbitramentale detterà le norme per l'istradamento delle merci.

Noi non lo dissimuliamo: la ripartizione ordinata ha avuto in vista, se non di togliere, almeno di limitare le concorrenze rovinose. Essa però, non solo non toglie, ma sollecita spontaneamente la utile emulazione. Come potrebbe l'una Società negare, per esempio, al porto di Venezia quelle facilitazioni che l'altra avesse introdotte per il porto di Genova? Come potrebbe l'una Società rifiutarsi a concedere quei comodi, quelle agevolezze pei viaggiatori che l'altra avesse accordati? Come in presenza l'una dell'altra, a Napoli, a Roma, a Firenze, a Milano, potrebbe reggere l'una Società e fare un servizio che scapitasse quotidianamente e sul medesimo posto, al confronto di quello dell'altra?

E vi ha un'ultima considerazione. Nella divisione delle preesistenti Società c'era sempre pur qualcosa delle vecchie regioni: se non fosse altro, c'era un'alta Italia, un'Italia di mezzo, ed una del mezzodì. Ora, nulla di tutto ciò. Le ferrovie, senza cui forse l'unità spirituale dell'Italia avrebbe durato maggior fatica a vincere la ragione della geografia, cancellerà fino all'ultimo le vestigia d'ogni antagonismo. Le due Imprese ferroviarie, allungate dall'una all'altra estremità, saranno quasi travi inflessibili a rinsaldare la unità della patria.

Altri progetti di ripartizione si sono ideati e proposti: nessuno che ci paresse, pur da lontano, gareggiare con quello cho noi proponiamo. Ogni altra ripartizione avrebbe sempre questo inconveniente, di mettere l'una Società nella dipendenza dell'altra: ciò spicca più chiaro in quei progetti, i quali danno ad una Società sola tutta la valle del Po e quindi tutti i valichi alpini.

La divisione in due della valle del Po non ha inconvenienti per la percorrenza da est ad ovest o viceversa, attesa l'addizione del percorso dell'una e dell'altra rete per l'applicazione delle tariffe differenziali, come spiegheremo più tardi.

La separazione poi non poteva non cadere a Milano. Se portata più ad oriente, l'Adriatica perdeva quasi ogni parte al traffico col Gottardo. E si noti che dalle tabelle del commercio esterno ci risulta che il nostro commercio coll'Austria e colla Germania unitamente non arriva al terzo di quello che si ha in complesso colla Francia, coll'Inghilterra, colla Svizzera e col Reno. Il principio dell'equilibrio delle forze sarebbe stato profondamente offeso da una ripartizione che non avesse avuto la sua coincidenza a Milano, dove, è pur d'uopo dirlo, in gran parte si divide e si rinnova anche il movimento della grande trasversale Torino-Milano-Venezia. Proposero alcuni un riparto in quattro, spezzando in due le due reti da noi immaginate, ripartendo ciascheduna di esse in settentrionale e meridionale. Sarebbe stata una divisione vana. L'interesse avrebbe abbinate, due per due, le quattro Imprese con questo svantaggio, che si sarebbe avuta contraddizione flagrante tra la unità degli interessi e la divisione dei contratti.

Se non che ci si dice: oltre una certa ampiezza di amministrazione, una privata azienda non va, e per necessità si trasforma in ordinamento burocratico; è canone che, oltre due o tre mila chilometri non possono utilmente essere amministrati da una Direzione medesima. Noi non staremo qui a citare l'esempio di aziende ferroviarie come quella della Paris-Lyon-Méditerranée, che varca fin d'ora i sei mila chilometri, e col tempo oltrepasserà gli otto mila. Ma, tenendoci pure agli esempii dell'Inghilterra, dove non sono Società oltre i 2500 chilometri, ci permettiamo osservare che non è la lunghezza in chilometri che misura la pos-

sibilità di una buona Amministrazione, ma la quantità del lavoro. Ora, il traffico che si fa sopra le linee di una delle Società inglesi, che ha 2500 chilometri, sorpassa tutto quanto il traffico che si fa sulle linee italiane, che dànno 150 milioni di prodotti. Il cumulo di traffico, condensato in breve sviluppo chilometrico, aumenta anzi a mille doppi la difficoltà, rende più urgenti le precauzioni a prendere, più intensa la responsabilità. Una Direzione attiva, aiutata da un bnon ordinamento amministrativo, appoggiata alla seria responsabilità dei fnnzionarii dirigenti, può largamente bastare e per molto tempo all'esigenza di servizio delle nuove Società ferroviarie italiane,

*(Continua).*

## IL COMPIMENTO
### della rete ferroviaria francese

Nel precedente numero annunciammo la Relazione testè presentata al Presidente della Repubblica francese dal nuovo Ministro dei lavori pubblici, C. De Freycinet, per il compimento della rete ferroviaria in Francia. Sciogliendo la promessa fatta di parlare più diffusamente di quell'importante documento, ne traduciamo qui appresso i brani principali.

La Relazione, che porta la data del 2 gennaio, incomincia come segue:

*Signor Presidente*,

Il Governo, dichiarando nel suo messaggio del 14 dicembre scorso, che una nuova èra di prosperità stava per aprirsi al paese, ha preso l'implicito impegno di dare un forte impulso ai lavori pubblici.

In prima linea di questi lavori sta il compimento della nostra rete ferroviaria. L'opinione pubblica lo domanda istantemente; le Camere hanno più volte manifestato la loro sollecitudine per tale oggetto; i miei predecessori si sono costantemente occupati a facilitarne la realizzazione. Io non fo dunque che conformarmi ad una tradizione bene stabilita, preparando dei progetti di legge, che varranno, spero, ad avvicinarci allo scopo, e ch'io avrò l'onore di presentarvi entro un breve termine.

Ma una misura essenziale da prendersi sino da oggi, e senza la quale tutti codesti progetti si troverebbero ritardati ed anzi incagliati, si è quella di separare nettamente la rete nazionale in *rete d'interesse generale* e *rete d'interesse locale*. La massima di questa divisione è sempre stata ammessa, ma una grande indecisione è regnata sinora nella pratica......

Ogni inconveniente sparirà il giorno in cui una classificazione generale e resa pubblica avrà fatto conoscere a ciascuno i limiti precisi del suo dominio. Lo Stato e i dipartimenti, bene istrutti di ciò che loro appartiene, potranno attendere risolutamente al proprio còmpito, senza timore di conflitti o di reclami intempestivi.

Il progetto che ho l'onore di sottoporvi ha per iscopo di effettuare la delimitazione delle due reti.

Dopo aver definito il vero significato da darsi alla formula: « ferrovie d'interesse generale, e ferrovie d'interesse locale », secondo le opinioni degli economisti e degli ingegneri, il Ministro continua:

La questione della classificazione delle ferrovie è anzitutto una questione di specie. Essa non può esser trattata e risolta se non per ogni singolo caso. Egli è, studiando ogni volta la ferrovia progettata, esaminando tutte le circostanze nelle quali essa si presenta, il carattere complesso della regione che traversa, degli elementi economici o militari a cui corrisponde, che si ha il diritto di pronunciarsi se codesta ferrovia è veramente d'interesse generale o d'interesse locale.

Il problema complessivo trovandosi così ridotto ad una serie di problemi particolari, il mezzo per giungere rapidamente alla soluzione, è quello di ricercarla su tutti i punti del territorio. Per conseguenza, io propongo di istituire parecchie Commissioni regionali, incaricate ciascuna di studiare la questione in un certo numero di dipartimenti. Mi parve che la divisione più naturale fosse quella che corrisponde alla costituzione delle nostre grandi Compagnie ferroviarie. Si ha così il vantaggio di entrare immediatamente in rapporti con un complesso amministrativo ben determinato, d'incontrare correnti commerciali già designate, ed infine di approfittare di studii fatti ed ereditare materiali già accumulati da lunghi anni.

Le Commissioni progettate sarebbero sei, e prenderebbero rispettivamente il nome di: Commissione del Nord, Commissione dell'Ovest, Commissione del Centro e del Sud-Ovest, Commissione dell'Est, Commissione del Centro e del Sud-Est, e Commissione del Mezzodì. Esse abbraccerebbero le regioni principalmente servite dalle Compagnie del Nord, dell'Ovest, di Parigi-Orléans, dell'Est, di Parigi-Lione-Mediterraneo, e del Mezzodì. Le Commissioni del Centro e del Sud-Est, a causa dell'estensione del loro territorio, dovrebbero poi suddividersi in due Sotto-Commissioni........

Lo scopo del loro lavoro sarebbe, come ho detto, di designare nominativamente tutte le linee che, secondo la loro importanza economica o militare, sembrassero dover entrare nella rete d'interesse generale. Il Consiglio generale dei ponti e strade accentrerebbe tutti i risultati, ed eseguirebbe una classificazione per ordine di priorità di esecuzione. Dopo essermi concertato, per ciò che riguarda le linee d'interesse strategico, col mio collega del Ministero della guerra, io convertirei il lavoro definitivo in un progetto di legge, che verrebbe sottoposto alle Camere.....

Io credo che tutto codesto lavoro potrebb'esser compiuto tra qualche mese, e che le Camere potrebbero votare la legge entro il corrente anno.

Non è impossibile, nè privo d'interesse il prevedere lo sviluppo che con siffatto studio si potrà assegnare alla rete complementare d'interesse generale.

Questa rete complementare comprenderà:

1° Parecchie linee decise in massima (leggi del 3 luglio, del 16 e 31 dicembre 1875), ma non ancora concesse, in complesso 2897 chilometri.

2° Un certo numero di linee oggidì concesse a titolo di interesse locale, e che figurerebbero più giustamente nella rete d'interesse generale. A mio avviso, queste linee dovranno essere riscattate dallo Stato ed incorporate nella progettata classificazione. Secondo un piano fatto con cura per la regione del centro e del sud-ovest, ed esteso poi, per previsione congetturale sulle stesse basi, al resto della Francia, il totale sarebbe di circa 2,100 chil. (1).

(1) Un telegramma da Versailles, 12, annuncia che il ministro De Freycinet presentò alla Camera il progetto di legge pel riscatto di 2615 chil. delle suddette ferrovie, colla spesa di 500 milioni di franchi. Ne riparleremo. LA RED.

3° Finalmente, delle linee affatto nuove e che finora non figurarono in alcun documento ufficiale. Esse si trovano principalmente nelle regioni povere e diseredate, per le quali sembra giunto il momento di compiere un atto notevole di giustizia distributiva. I calcoli variano, a tale riguardo, da 4000 a 6000 chil. Io credo di non allontanarmi dal vero, prendendo la media, cioè 5000 chil.

Il totale dei tre gruppi ascende in cifra rotonda a 10,000 chilometri.

Questa cifra non rappresenta la totalità dello sforzo che s'impone all'attività del paese per completare la sua rete d'interesse, generale. Bisogna inoltre tener conto delle linee già concesse, ma che restano da costruire, sia dalle sei grandi Compagnie, sia da Compagnie secondarie. Queste linee hanno una lunghezza di 5,751 chil. (2).

Rimarrebbero ancora circa 16,000 chil. da costruire per completare la rete d'interesse generale, che si troverebbe così portata alla cifra di 37,000 chil. È a notarsi che questa cifra è di poco superiore a quella delle strade nazionali (36,000 chil.) della Francia continentale, e poco si allontana da quella che fu più volte esposta alla tribuna (38,000 chil.) come rappresentante il termine finale di siffatta impresa.

Non si può calcolare a meno di 200,000 fr. in media il costo totale chilometrico di queste nuove linee. La spesa totale sarebbe quindi un po' superiore ai 3 miliardi. Quale sarà il termine necessario per realizzare le risorse corrispondenti, e quali saranno i mezzi ed i modi? Io non potrei dirlo adesso. La legge per la classificazione non pregiudicherà nulla; poichè questa legge non farà che fissare il carattere delle linee senza nulla determinare in quanto alla dichiarazione d'utilità pubblica del tracciato, al modo ed alla data dell'esecuzione, all'esercizio, e, se occorre, alla concessione, che formeranno l'oggetto di leggi ulteriori da sancire, secondo se ne farà sentire l'opportunità.

Questo grande piano non deve far perder di vista la seconda parte della rete nazionale, cioè quella delle ferrovie d'interesse locale, la quale è appena abbozzata (3). Nondimeno questa rete è destinata a prendere uno sviluppo considerevole, e taluni, forse un po' arrischiati, non temono di porre innanzi la cifra di 40,000 chil. Checchè ne sia, non si potrebbe dissimularsi che codesto è un còmpito importante da eseguire, e che il paese deve prepararvisi risolutamente......

Alla suddetta Relazione segue il decreto firmato dal Presidente della Repubblica, con cui vengono nominate le sei Commissioni proposte, e ne sono determinate le attribuzioni e le modalità. Un posteriore decreto ministeriale, in data del 7 corr., nomina i membri delle medesime ed il rispettivo presidente; definisce i limiti precisi del territorio assegnato al loro studio, mediante una carta planimetrica annessa al decreto; e viene fissato il termine del 31 marzo p. v., entro il quale ciascuna di esse dovrà dar compiuto il proprio lavoro.

(2) Una nota della Relazione ministeriale dice che lo sviluppo delle ferrovie d'interesse generale, regolarmente concesse alle sei grandi Compagnie od a Compagnie secondarie, è di . . . . . . . . . . . . chilom. 26,773.—
Sono attualmente in esercizio . . . . » 21,022.—
Restano da aprire all'esercizio . . . . chilom. 5,751.—
(La Red.)

(3) Un'altra nota della Relazione dice che la rete d'interesse locale concessa finora misura . . . . . . . . chil. 5,251
E quella delle ferrovie industriali . . . . . » 255
Totale chil. 5,506
(La Red.)

# Informazioni Particolari

## del *MONITORE*

Il Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia comm. Massa, ha scortato il treno reale della regina di Portogallo sino a Roma.

Le Società ferroviarie saranno rappresentate ai solenni funerali di Vittorio Emanuele dai loro rispettivi alti funzionarii e da parecchi impiegati dei diversi servizii.

La Società dell'Alta Italia ha disposto che tutto il personale ferroviario delle Stazioni e quello viaggiante porti per un mese una fascia di velo nero al braccio sinistro in segno di lutto per la morte di Vittorio Emanuele.

Crediamo che altrettanto sarà fatto dalle Società delle Romane e delle Meridionali.

La riunione della Commissione pegli studii sul materiale ferroviario, che doveva aver luogo in Torino il 15 corrente, venne rinviata per ordine ministeriale sino a nuovo avviso.

Per la immensa affluenza di viaggiatori, tutti i treni ferroviarii sono in ritardo. Questa mattina non è arrivato il corriere di Roma, e perciò ci manca la solita nostra corrispondenza.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Facilitazioni ferroviarie.** — La Direzione delle Ferrovie hanno accordato, per l'occasione dei solenni funerali di S. M. Vittorio Emanuele II in Roma, un ribasso del 50 per cento sui biglietti d'andata e ritorno di 1ª, 2ª e 3ª classe, che si distribuiranno in tutte le Stazioni d'Italia.

La distribuzione di tali biglietti è cominciata la sera del 12, e continuerà sino a tutt'oggi; ed i biglietti stessi saranno validi pel ritorno da Roma a tutto il giorno 23.

Il movimento dei viaggiatori sulle nostre ferrovie ha preso, in tale circostanza, uno sviluppo così straordinario, che non ha riscontro in nessuna epoca. La Società dell'Alta Italia ha già imprestato a quella delle Romane oltre 80 vetture.

**Ferrovia Orte-Viterbo** — Leggiamo nella *Libertà* del 9:

Questa mattina, alle ore 10, il Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto una deputazione della città di Viterbo, venuta espressamente a presentargli gli studii per la ferrovia Orte-Viterbo.

La Commissione è composta dei signori Borgassi, Salvatori, Signorelli e Cassoni, assessori del Municipio.

La Commissione fu presentata al Ministro dai deputati Cencelli e Zeppa e dal consigliere provinciale Grispigni.

**Tramway a Roma** — Il *Diritto* del 9 scrive:

Abbiamo già detto che l'ottimo risultato del primo *tramway* fuori di porta del Popolo ha incoraggiato la Società costruttrice a fondarne altri.

Tra le varie linee progettate in città e fuori, una verrà eseguita prestissimo, e sarà quella di Roma-Tivoli.

I lavori cominceranno fra qualche giorno.

**Carta ferroviaria**. — Venne testè pubblicata in Milano, dallo Stabilimento Civelli, una grande *Carta speciale delle Stazioni ferroviarie e lacuali del Regno d'Italia, colle distanze chilometriche e colla nuova divisione delle Amministrazioni ferroviarie*, compilata con molta diligenza dai signori P. Vismara ed O. Mayr.

Vi si veggono distinte a varii colori le diverse reti in esercizio e le nuove linee da costruirsi, a tenore delle Convenzioni ferroviarie da ultimo pubblicate, con utilissime indicazioni di lunghezza, distanza ecc, e colla planimetria dei laghi toccati dalle suddette linee.

Codesta Carta speciale, veramente commendevole sotto ogni rapporto, trovasi in vendita presso il suddetto editore Civelli, al prezzo di sole L. 1.50 per esemplare.

**Ferrovie Meridionali**. — La *Nazione* racconta che un'ingente sottrazione fu commessa negli scorsi giorni dalla cassa delle Ferrovie Meridionali per opera del cassiere cav. Giovanni Bottero, che si è reso latitante asportando 80,000 lire in fogli di Banca, 4000 lire in oro, e tante cartelle di Consolidato della complessiva rendita di L 38,000.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — La *Gazzetta Ticinese* ha il seguente telegramma da Berna, 11:

Il Consiglio federale ha nominato la Commissione per studiare una nuova ripartizione degli 8 milioni assegnati alla Svizzera come nuova sovvenzione alla ferrovia del Gottardo, a seconda delle risoluzioni della Conferenza del 5 corr. Essa è composta dei signori: Landamano Lusser, consiglieri di Governo Hettlinger e Klein; gran consiglieri Moser e Frei e dott. Vischer — Questa Commissione dovrà radunarsi il 17 gennaio.

Da parte del Consiglio federale furono delegati Schenk, Welti ed Heer.

— Scrivesi poi da Berna, 11, al *Journal de Genève:*

Come vi ha di già annunciato il telegrafo, il Consiglio federale ha convocato, pel 17 corrente, i Cantoni e le Compagnie interessate all'impresa del Gottardo ad una terza conferenza per discutere la questione della nuova ripartizione del sussidio a carico della Svizzera.

Voi sapete che nella conferenza del 5 gennaio, sopra 13 Cantoni, 6 hanno dichiarato d'essere disposti a fare un nuovo sagrificio, che Obwalden non si è pronunciato, e gli altri sei avevano per istruzione di rifiutarsi a qualsiasi ulteriore sussidio. Le nuove sovvenzioni in prospettiva non si elevano dunque complessivamente che a 5,465,000 fr.; e per di più, non bisogna calcolare sulla partecipazione di Berna, che figura in questa cifra per un milione, atteso che questo Cantone trovasi esso medesimo in imbarazzi finanziarii, dai quali cerca d'uscire, e, per conseguenza, il momento è poco propizio per far votare al popolo una somma tanto forte. Quanto alle Compagnie, esse non possono far nulla (cosa che è sventuratamente vera); e si sarà molto fortunati, se esse giungono sino alla fine a soddisfare ai loro impegni.

Certamente l'intrapresa si compirà lo stesso, in una guisa o nell'altra; ma si converrà tuttavia che la situazione non è delle più rassicuranti.

Di fronte a questo risultato, il sig. Presidente della Confederazione, Schenk, ha posto in discussione la questione di sapere ciò che doveva farsi. La Conferenza ha deciso che sarebbe stabilito un nuovo quadro di ripartizione, nel quale la Confederazione entrerebbe per una parte, ciò che significa che nella sessione di febbraio, sarà direttamente o indirettamente presentata alle Camere una domanda di sovvenzione a favore dell'impresa del Gottardo, e ciò in virtù dell'art. 23 della Costituzione federale. Che cosa decideranno esse? Ciò è quanto sapremo in breve.

— Un telegramma da Berna, 14, allo stesso *Journal de Genève* reca:

In seguito alle trattative ch'ebbero luogo a Francoforte, il Consorzio s'impegna ad effettuare l'ultimo versamento sul capitale-Obbligazioni, appena gli ultimi versamenti sul capitale-Azioni avranno avuto luogo e le sovvenzioni complementari saranno assicurate.

La Direzione del Gottardo prolungherà quindi il termine accordato al Consorzio pel suddetto versamento.

— Il progresso del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 16.90 (serpentina), dal lato di Airolo di m. 14,50 (armatura); quindi in totale m. 31.40, e in media giornaliera m. 4.50.

**Ferrovie francesi**. — Per decreto del Ministro dei lavori pubblici dell'11 corr, il sig. Béral ingegnere delle miniere, ed il sig. De Basire ingegnere dei ponti e strade vennero incaricati di studiare d'accordo, in Francia ed all'estero, le condizioni più economiche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie d'interesse locale.

**Ferrovie austriache**. — Durante l'anno 1877, la rete austro-ungherese si è accresciuta di chil. 550.02, in confronto di 724.87 durante il 1876 Tra le nuove linee si trovano due raccordamenti con l'estero: sono le sezioni Halbstadt-Neusorge, delle ferrovie dello Stato, e Neuern-Eisenstein, della Compagnia Pilsen-Priesen (Komotau). Nella cifra totale delle nuove linee, l'Austria entra per 48.101 e l'Ungheria per 72 chil.

**Ferrovie rumane**. — Un telegramma da Bucarest, in data 8 corr., annunciava per venerdì scorso la consegna alle Autorità russe e l'apertura all'esercizio della nuova linea Fratesti-Simnitza.

**Ferrovie in Bulgaria**. — Il Governo russo ha stretto un contratto per la costruzione di altri 200 chilometri di ferrovia in Bulgaria.

**Ferrovie della China** — All'*Osservatore Triestino* del 4 corrente scrivonò:

La prima ferrovia costruita nella China sembra non corrispondere alle speranze che si avevano il 20 di ottobre, giorno in cui spirava la concessione della Compagnia inglese. Il Governo chinese versò l'ultima rata della somma, colla quale aveva acquistato la ferrovia, e gli venne consegnato tutto il materiale dall'Impresa; ma il primo passo del Governo fu quello di chiudere la ferrovia. Non si conoscevano ancora le ulteriori intenzioni del Governo, ma si riteneva in generale che tutto il materiale ferroviario sarà trasportato nell'isola Hermosa. In tal caso, si potrebbe supporre che il Governo non intenda tollerare delle strade ferrate sulla terraferma dell'Impero, per tema che i forastieei possano trarne vantaggio quando che sia.

# Notizie Diverse

**Ministero dei lavori pubblici** — L'on. Perez, Ministro dei lavori pubblici, ha diretto una circolare ai signori Prefetti delle provincie del Regno, agli Ispettori di circolo, agli Ingegneri-capi pel servizio generale e speciale del Genio civile ed agli Ingegneri-capi direttori delle ferrovie costruite per conto dello Stato, per raccomandar loro di vegliare rispettivamente e di porre ogni cura perchè il compimento delle opere appaltate abbia luogo nei

termini stabiliti, e perchè si possa liquidare le spese dei lavori con tutta la voluta alacrità, secondo gli obblighi dei contratti, e nella misura delle somme a tal uopo assegnate nel bilancio.

Per tal modo, non solo si eviteranno inconvenienti e danni più volte deplorati, ma si verrà a togliere anche, o quanto meno a ridurre a giusti limiti il bisogno di far trasporti di notevoli somme da uno ad altro esercizio, come talvolta si è verificato al chiudersi delle contabilità annuali.

Dal canto suo, egli promette di provvedere perchè le approvazioni dei progetti non si facciano lungamente aspettare, e perchè le disposizioni di competenza dell'Amministrazione centrale si compiano colla maggior possibile sollecitudine; ma in pari tempo intende che gli Ufficii locali provvedano con egual solerzia al cómpito che loro spetta per la direzione e la liquidazione dei lavori.

« Il Corpo del Genio civile, conclude il Ministro, si è già reso benemerito dell'Italia per i grandi lavori di pubblica utilità che esso ha progettati e diretti; ed il Governo del Re, il quale apprezza altamente i servigi che esso presta allo Stato, intende meglio regolare ed estendere le sue attribuzioni, e rialzarne il prestigio e l'autorità: sicuro che i componenti di esso raddoppieranno di attività e di abnegazione per corrispondere a tutte le esigenze del loro servizio e per far sì che le opere pubbliche alle loro cure affidate riescano in tempo e lodevolmente eseguite ».

— L'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato suo capo di Gabinetto l'ingegnere signor Giuseppe Almeyda, professore dell'Istituto tecnico di Palermo. Il signor Almeyda ha già preso possesso del suo ufficio.

**I preparativi al Panteon** — Leggesi nella *Libertà* del 15:

Appena si seppe ieri per la città in modo positivo che la salma del compianto ed amato Monarca sarebbe stata sepolta al Panteon, è cominciato un vero e proprio pellegrinaggio nella chiesa detta della Rotonda.

Chi vi entrava per vedere se erano cominciati i lavori del gran sepolcro, chi per assicurarsi se la chiesa fosse vasta abbastanza, chi finalmente per accertarsi che il Panteon era degna e conveniente sepoltura al primo Re d'Italia. Questa mattina la chiesa è rimasta chiusa, ed è stata consegnata agli architetti, agli operaj del Municipio ed ai vigili. È cominciato subito il trasporto delle travi, delle scale e del legname necessario alla costruzione del catafalco, dei banchi e dei recinti.

Il grande lucernario circolare, dal quale tutto il tempio prende luce, sarà ricoperto, per cura dell'ingegnere Viviani, con un reticolato di ferro e cristalli. Il lucernario misura nove metri di diametro.

Nel centro della chiesa, sopra una piattaforma elevatissima, sorgerà il grande catafalco, sopra il quale verrà deposta la salma del Re. Il catafalco si troverà sotto una grande corona reale, dalla quale si dipartiranno quattro ricchi panneggi di velluto nero e di raso bianco con code di ermellino. All'intorno del catafalco si stabilirà un recinto riservato esclusivamente ai Principi del sangue, ai Principi esteri e personaggi ragguardevoli rappresentanti di Sovrani, ed ai grandi dignitarii dello Stato. Tutte le altre Autorità minori, associazioni, rappresentanze ecc. prenderanno posto fuori del recinto

Al di fuori del tempio, sotto il grande portico, sarà stabilita una colossale aquila di Savoia.

L'architetto del Comune, sig. Erzoch, ideò il disegno del catafalco e di tutti gli addobbi della chiesa; egli è coadiuvato dall'ing. Bongiovannini del Ministero della pubblica istruzione. Per poter compiere i lavori per giovedì, gli operaj dovranno lavorare anche la notte.

**Ufficii telegrafici** — Il 25 dicemb p. p, in S. Chirico Raparo (provincia di Potenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Un consimile Ufficio è stato aperto il 1° corr. in Montesano sulla Marcellana (prov. di Salerno), il 3 in Montesarchio (prov. di Benevento), ed il 10 in Geraci Siculo (prov. di Palermo).

Il 1° corrente nella Stazione ferroviaria di Ponte di Benevento (prov. di Benevento), e il 10 in quella di S. Pietro Vernotico (prov. di Lecce) è stato pure attivato al pubblico servizio l'Ufficio telegrafico.

**Il telefono in Italia.** — Il padre Denza, in una sua lettera da Moncalieri, 8, alla *Gazzetta Piemontese*, dice che una serie di esperimenti col telefono fu eseguita sulle linee telegrafiche, sia attraverso il filo che unisce quell'Osservatorio coll'Ufficio centrale dei telegrafi dello Stato a Torino, per una lunghezza di oltre 9 chilometri, sia sull'altro che congiunge le due Stazioni ferroviarie di Torino e di Rivoli (12 chil.); grazie alla gentile condiscendenza della Direzione dei telegrafi ed alla premurosa cooperazione del cav. Borla, capo dell'Ufficio telegrafico di Torino, e dell'ing. Raimondo, direttore della ferrovia di Rivoli.

I risultati furono soddisfacentissimi; benchè la principale difficoltà che si opponeva all'operazione era la vicinanza delle correnti che passavano sui fili, che si trovano sulle linee stesse del telefono. Si distinguevano tutti i segnali Morse, e più ancora quelli dell'Hugues, che generavano correnti più intense e disturbavano assai.

Questo difetto dell'invenzione di Bell è riconosciuto da tutti coloro che sperimentarono su lunghe linee telegrafiche, ed è uno dei gravi ostacoli che si oppongono all'applicazione del telefono per grandi distanze.

**Il telefono nella Svizzera** — Scrivono da Bellinzona alla *Gazz. Ticin.*, che le esperienze telefoniche furono ripetute con Lucerna con sufficiente buon successo, malgrado la distanza di 165 chilometri e le condizioni sfavorevoli in questa stagione, inerenti ad una linea aerea, che passa all'altezza di 2000 metri sul livello del mare.

Ottimi risultati si ebbero da prove fatte tra Locarno e Loco, distanza 14 chilometri. Finalmente la sera del 6 corrente si conversò abbastanza bene tra Bellinzona e Milano, distanza circa 117 chilometri. I signori impiegati dell'Ufficio telegrafico di Milano con entusiastica cortesia salutarono di viva voce i loro colleghi dell'Ufficio di Bellinzona, e di rimando quelli di Bellinzona diedero tantosto un evviva di cuore alla simpatica metropoli lombarda.

**Avvisatore telegrafico** — Il *Journal des Débats* del 3 annunzia che nei varii Ufficii di polizia a Parigi s'incominciò ad applicare l'avvisatore telegrafico, esperimentato di recente, e che si compone:

1° Di linee telegrafiche a corrente continua, che percorrono un certo numero di strade;

2° Di apparecchi racchiusi in vetrine, messi in comunicazione con dei fili telegrafici, e situati in varie località pubbliche.

Gli annunzii d'incendio si trasmetteranno istantaneamente a tutti gli Ufficii di polizia, alle caserme dei zappatori-pompieri, alla Prefettura di polizia ed alla Direzione delle acque.

Alla destra dell'apparecchio trovasi un piccolo vetro, che deve essere rotto perchè si possa tirare il cordone, che fa agire il meccanismo destinato a trasmettere contemporaneamente il segnale in tutte le località. Questo segnale si inscrive sugli apparecchi telegrafici delle varie località, e sarà ripetuto parecchie volte.

A sinistra dell'apparecchio, un galvanometro, situato nel segnale di allarme, mediante le sue oscillazioni indica l'arrivo dei soccorsi.

**Museo commerciale di Brema** — Il *Journal Officiel* del 6 annunzia che a Brema, in Germania, per cura della Società dei negozianti di quella città, fu testè aperto un Museo commerciale, in cui tutte le merci commerciabili sono messe sotto gli occhi dei visitatori, mediante campioni atti a farne apprezzare la qualità.

Il Museo commerciale fu fondato allo scopo di fornire ai commercianti un mezzo d'informarsi esattamente sulla natura e la provenienza dei diversi articoli, e di favorire perciò lo sviluppo di quel ramo di cognizioni necessarie alla professione commerciale.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella settimana passata, una tremenda, una inaspettata sciagura incolse l'Italia; e sotto tali influssi, gli affari non ebbero certo campo a comporsi, od i pochi che si composero non possono meritare una particolare menzione.

Le Borse rimasero chiuse per più giorni; e negli abituali ritrovi degli speculatori non consta che alcuno di essi, o furono pochi, pensasse minimamente a far suo pro del male di tutti; e se vi fu chi lo tentò, non ne fu certo rimeritato. Poichè la Borsa di Parigi, pur penetrata dolorosamente della gran perdita toccata all'Italia, fu tratta presto a ritenere questa salva da ogni pericolo, poichè vide l'unanime accordo con cui dagli Italiani veniva deplorata. In quell'accordo essa ebbe la più valida garanzia che l'opera del gran Re sopravviverebbe a lui e sarebbe duratura. Epperò si rifece benigna alla Rendita italiana, per un momento abbandonata, spingendola di conserva alla Rendita francese.

Il Mobiliare italiano oscillò tra il 678 al 683 *ex-coupon*.

Incerti i valori ferroviarii: le Azioni Meridionali quotate a 345 e 346.

## CONVOCAZIONI

**Cartiera d'Arsiero in Venezia.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per l'approvazione del bilancio, per la Relazione del Consiglio d'amministrazione, per modificazioni allo statuto sociale, per autorizzazioni diverse al Consiglio di amministrazione, e per la nomina di consiglieri e revisori.

**Banco di Sconto e di Sete in Torino** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 28 corr. in Torino (via Ospedale, 28) per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del consuntivo 1877 e relativo dividendo, e per la elezione di 5 amministratori e di 2 censori.

**Banca provinciale** (*Genova*). — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 31 corr. in Genova (piazza Campetto, 4), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione, per la presentazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri scaduti.

**Società anonima delle miniere di Montesanto.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corr. in Genova (piazza Vigne, 4), per provvedimenti finanziarii, per udire la relazione del Consiglio, per la presentazione del rendiconto a tutto giugno 1877, e per la nomina di revisori e consiglieri pel 1878.

**Banca di Credito Veneto.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 3 febbraio p. v. in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori.

**Società generale di Credito mobiliare italiano.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 febbraio p. v. in Firenze (via Bufalini, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del resoconto 1877, e per la rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca provinciale** (*Genova*). — Dal 15 corr. si pagano agli azionisti (presso la sede sociale in Genova) pel secondo semestre 1877 L. 6.12 1[2 per azione, cioè L. 3.12 1[2 per interessi 5 8[0 e L. 3 per maggiori utili.

# Avvisi d'Asta

Il 21 corr., presso il Municipio di Sestri Ponente, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori del nuovo lastricato della Traversa provinciale, per il complessivo importo di L. 75,000. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito L. 5000 in denaro.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione del 1° Canale diversivo di Ombrone, dallo incile al Ponte Turo, per la presunta somma di L. 29,197.87. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4100 in denaro o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Ravenna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione delle palafitte del porto-canale Corsini, per il presunto importo di L. 146,130.69, a cui venne ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1880. Deposito interinale L. 2600; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione delle strade obbligatorie di Squillace, distinte nei tronchi seguenti: 1° dalla provinciale Chiaravalle-Catanzaro ai confini del Comune verso Borgia, e dalla provinciale Chiaravalle-Soverato colla ferrovia, della lunghezza di m. 4341.26, per L. 22,659.96; 2° da Squillace alla provinciale Catanzaro-Chiaravalle, della lunghezza di m. 3353.58, per L. 22,839.27. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria Zagarise-Soverìa, per l'importo di L. 74,028.25. Le condizioni d'asta sono quelle stesse del primitivo incanto.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada nazionale Silana, compreso fra la Sella del Soccorso presso S. Mauro e l'abitato di Cutro, della lunghezza di m. 15,027.95, per la presunta somma di L. 297,340. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 12,000; cauzione definitiva lire 30,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada provinciale di Curadori nel tratto compreso tra l'abitato di Oschiri e quello di Tempio, ripartito in 2 tronchi: il 1° di m. 11,926.90 per l'importo ridotto di L. 184,992.45; il 2° di m. 20,479.50 per l'importo ridotto L. 367.367.22. Deposito pel 1° tronco L. 10,750; pel 2° tronco L. 22,150, in denaro o biglietti consorziali.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di varii tronchi di strade comunali obbligatorie, della complessiva lunghezza di m. 16,413.05 e per la somma totale di lire 165,885.07. Totale deposito interinale L. 8200; cauzione definitiva L. 16,400, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Apecchio (prov. di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° e 3° tronco della strada comunale obbligatoria che da Apecchio va al confine territoriale di Città di Castello, per il complessivo importo di L. 46,045.99. Lavori da eseguire in 18 mesi. Deposito interinale L. 1600 in numerario o biglietti B. N., cauzione definitiva L. 4700 in numerario, o biglietti della B. N. o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Anagni (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Anagni-Paliano, per il presunto importo di L. 33,423.31. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva L. 1600, in valuta legale.

— Il 28 detto mese, presso l'Amministrazione dei Canali di irrigazione (Canale Cavour) in Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di sessennale manutenzione ordinaria e straordinaria del Canale Cavour e dei canali demaniali derivati dalla Dora Baltea, Elvo, Cervo e Sesia, e rispettive attinenze e dipendenze, ripartitamente in 4 lotti. L'ammontare annuo delle opere per ciascun lotto si calcola in via approssimativa; 1° lotto L. 100,000; 2° lotto L. 60,000; 3° lotto lire 30,000; 4° lotto 20,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito per ciascun lotto rispettivamente: L. 10,000, L. 6000, L. 3000, L. 2000, in denaro o rendita D. P. od Obbligazioni Canale Cavour.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione

**della strada obbligatoria, che da Galati va al confine San Salvatore, della lunghezza di m. 6179.70, per la complessiva somma di L. 64,012.55. Deposito interinale L. 1600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000, idem o rendita D. P.**

— **Il 31 corr.**, presso il Municipio di Savona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma di Santa Teresa, per il presunto importo di L. 122,500. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito L. 12,250 in valuta legale.

---



---

CESARE ROSSI, *Gerente*

---

## SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.

(Continuazione, vedi numero precedente).

*Servizio del Traffico — 3ª Divisione*

| | |
|---|---|
| Boselli comm. Leopoldo, Capo Divisione, Ufficio Centrale | L. 7.50 |
| Confalonieri cav. Giuseppe, Ispettore p.le | » 3,70 |
| Medici Giuseppe, Ispettore | » 2,40 |
| Finzi Giuseppe, id. | » 2,25 |
| Bruschini Annibale, S. C. Ufficio | » 1,76 |
| Ballarelli Giuseppe, Contabile | » 1, » |
| Sassi Virginio, id. | » 1,50 |
| Gardelin Napoleone, id. id. | » 1,10 |
| Lefévre Luigi, id id. | » 1,50 |
| Martini Giuseppe, Control. Teleg. id. id. | » 1.60 |
| Della Nave Alfredo, Applicato, id. id. | » 1,50 |
| Anserini Attilio, id. id. | » 0,90 |
| Danesi Antonio, id. id. | » 1, » |
| Nelli Plinio, id. id. | » 1, » |
| Matteucci Dario, id. id. | » 1, » |
| Corridi G. Battista, id. id. | » 1, » |
| Gardelin Boemondo, id. id. | » 1, » |
| Masini Cesare, Gestore, id. | » 1, » |
| Giuliani Napoleone, Impiegato, id. | » 2, » |
| Orlandi Riccardo, id. id. | » 0,50 |
| Rossotto G. Battista, Capo Stazione, Firenze | » 2, » |
| Curti Mansueto, Sotto Capo Stazione, id. | » 0,50 |
| Gardelin G. Battista, Gestore, id. | » 1,50 |
| Bandi Dante, Impiegato, id. | » 1, » |
| Taddei Giovanni, id. id. | » 1, » |
| Gigliosi Emilio, id. id. | » 0,50 |
| Semplicini Guglielmo, id. id. | » 1, » |
| Farcilli Ettore, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Pezzatini Folco, id. id. | » 0,50 |
| Carli Alberto, id. id. | » 0,50 |
| Cappelli Antonio, id. id. | » 0,50 |
| Landini Achille, id. id. | » 0,50 |
| Sacchi Torquato, Gestore, id. | » 1, » |
| Calabi Silvio, Impiegato, id. | » 1, » |
| Pellegrini Carlo, id. id. | » 1, » |
| Berni Raffaello, id. id. | » 0,50 |
| Tavellini Francesco, id. id. | » 0,50 |
| Bellio Daniele, Capo Stazione di Castello | » 2, » |
| Mazzi Ferdinando, id. di Sesto T.o | » 1,05 |
| Trallori Attilio, Impiegato, id. | » 0,85 |
| Baldinotti Pilade, id. id. | » 0,60 |
| Giannini Carlo, id. id. | » 0,60 |
| Giorgi Archimede, Impiegato, Calenzano | » 2,50 |
| Mannelli Egisto, Assistente, id. | » 0,50 |
| Landucci Pasquale, Manovale, id. | » 0,50 |
| Strazza Achille, Capo Stazione di Prato | » 1,20 |
| Rumi Ferdinando, Sotto Capo Stazione, id. | » 0,90 |
| Cipollini Leopoldo, Gestore, id. | » 0,85 |
| Cantini Cesare, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Cecchini Francesco, Capo Stazione di S. Piero | » 1, » |
| Piana Augusto, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Miccoli Giovanni, G. Eccentrica, id. | » 0,50 |
| Savigni Francesco, id. id. | » 0,50 |
| Cappellini Giovanni, id. id. | » 0,50 |
| Ciardi Pietro, id. id. | » 0,50 |
| Pacinotti Orlando, Manovale, id. | » 0,50 |
| Pezzoli Giovanni, Capo Stazione Pistoia | » 2, » |
| Baconcini Oreste, S. C. Stazione, id. | » 1, » |
| Morpurgo Antigono, id. id. | » 1. » |
| Taddei Pietro, id. id. | » 1, » |
| Benelli Giuseppe, Gestore id. | » 1,50 |
| Giannini Antonio, C. Stazione, Serravalle | » 0,50 |
| Broccardi-Schelmi Filippo, id. Pieve a Nievole | » 1, » |
| Marzano Domenico, Impiegato, Montecatini | » 1, » |
| Piccoli Giacomo, C. Stazione, id. | » 1, » |
| Baldi Pietro, Manovale, id. | » 0,50 |
| Baldi Valente, G. Eccentrica, id. | » 0,50 |
| Paolini Costantino, id. id. | » 0,50 |
| Zanuso Candido, C. Stazione, B. Buggiano | » 1, » |
| Disperati Emilio, Impiegato, id. | » 0,85 |
| Bianchini Carlo, id. id. | » 0,65 |
| Valentini Paolo, C. Stazione, Pescia | » 1,05 |
| Manzini Alfonso, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Tori Giuliano, id. id. | » 0,60 |
| Morosi Benedetto, C. Stazione, S. Salvatore | » 1,50 |
| Cioni Luigi, Assistente, id. | » 1, » |
| Carina Odoardo, C. Stazione, Lucca | » 2,85 |
| Jacobi G. Battista, S. C. Stazione, id. | » 1,05 |
| Veneziani Francesco, Gestore, id. | » 1,05 |
| Bicchielli Giuseppe, id. id. | » 1,05 |
| Serra Edoardo, Impiegato, id. | » 1, » |
| Fornasari Vincenzo, id. id. | » 0,75 |
| Puccetti Stefano, id. id. | » 0,50 |
| Maestri Ulisse, id. id. | » 0,50 |
| Turri Tiberio, id. id. | » 0,50 |
| Pardini Gualberto, id. id. | » 0,50 |
| Margherini Giuseppe, id. id. | » 0,75 |
| Borgognoni Ferdinando, Assistente, id. | » 0,50 |
| Ricchi Raffaele, C. squadra, id. | » 0,50 |
| Lazzeri Giuseppe, id. id | » 0,50 |
| Pelli Antonio, id. id. | » 0,50 |
| Boscolo Marco, C. manovra, id. | » 0,50 |
| Romani Francesco, G. magazzino, id. | » 1, » |
| Dinelli Gervasio, id. id. | » 1, » |
| Tiribocchi Leopoldo, C. Stazione, Ripafratta | » 1, » |
| Calvetti Folchino, Impiegato, id. | » 1, » |
| Scarpellini Ranieri, Impiegato, Rigoli | » 0,50 |
| Sambi Enrico, C. Stazione, S. Giuliano T | » 1, » |
| Donati Gesualdo, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Veneziani Timoleone, Assistente, id. | » 0,50 |
| Noghera Cav. Giuseppe, Ispettore, Pisa C.e | » 3, » |
| Tugnoli Francesco, C. Stazione, id. | » 1, » |
| Baracchi Oreste, C. Stazione, Torre del Lago | » 1, » |
| Fortunati Luigi, Impiegato, id. | » 1, » |
| Chiovato Riccardo, C. Stazione, Viareggio | » 1,50 |
| Leoni Antonio, Gestore, id. | » 1, » |
| Romanelli Enrico, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Mazzi Luciano, id. id. | » 0,75 |
| Casentini Adolfo, assistente, id. | » 0,50 |
| Piccinini Sebastiano, id. id. | » 0,50 |
| Antongiovanni Giovanni, C. Squadra, id. | » 0,50 |
| Gianni Jacopo, id. id. | » 1, » |
| Perlot Narciso, C. Stazione, Pietrasanta | » 1, » |
| Romanini Dagoberto, Impiegato, id. | » 1, » |

| | |
|---|---|
| Ferrari Paolo, id. id. | » 1, » |
| D'Ormea Domenico, C. Stazione, Massa | » 1,50 |
| Facchin Domenico, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Sacchetti Massimiliano, Gestore, id. | » 0,50 |
| Ricci Francesco, Assistente, id. | » 0,50 |
| Barella Francesco, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Atti Raffaele, C. Stazione, Avenza | » 1, » |
| Rusticoni Antonio, Assistente id. | » 1, » |
| Borsò Angelo, C. Stazione, Arcola | » 2, » |
| Lugano Paolo, C. Stazione, Spezia | » 1,50 |
| Faccioli Edoardo, S. C. Stazione, id. | » 1, » |
| Dazzi Giovanni, Gestore, id. | » 1, » |
| Golfieri Vincenzo, Impiegato, id. | » 1, » |
| Speciale Giovanni, id. id. | » 1, » |
| Patrizzi Giovanni, id. id. | » 1, » |
| Orselli Raffaele, id. id. | » 1, » |
| Torselli Alceste, id. id. | » 1, » |
| Cagnani Francesco, assistente, ld. | » 1, » |
| Frangini Luigi, G. Magazzini, id. | » 1, » |
| Donati Lodovico, C. Stazione, Carrara | » 2, » |
| Casini Francesco, S. C. Stazione, id. | » 1, » |
| Giuliani Cico, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Toccafondi Luigi, assistente, id. | » 0,50 |
| Tugnoli Federico, id. id. | » 0,50 |
| Taddei Ulisse, C. squadra, id. | » 0,50 |
| De Lorenzi G. Battista, C. Stazione, Manarola | » 1, » |
| Salvi Angelo, assistente, id. | » 1, » |
| Borgna Giuseppe, C. Stazione, Corniglia | » 1, » |
| Mosti Pilade, Impiegato, id. | » 0,70 |
| Malatesta Dr Alessandro, Medico Consorzio, Vernazza | » 0,50 |
| Montecucchi Giuseppe, C. Stazione, id. | » 1, » |
| Orsi Giovanni, assistente, id. | » 0,50 |
| Passerini Emilio, S. C. Stazione, Monterosso | » 1, » |
| Vedovi Gracco, C. Stazione, Levante | » 1,50 |
| Griffini Venturino, Impiegato, id. | » 1, » |
| Cerretti Gustavo, S. C. Stazione, Bonassola | » 1, » |
| Medici Francesco, Impiegato | » 1, » |
| Collina Luigi, C. Stazione, Framura | » 1, » |
| Banchetti Adolfo, C. Stazione, Moneglia | » 1, » |
| Giorgini Gioacchino, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Furlanetto Pietro, id. id. | » 0,50 |
| Guidetti Vincenzo, C. Stazione, Sestri L. | » 1,10 |
| Medri Romeo, S. C. Stazione, id. | » 0,90 |
| Galli Augusto, Gestore, id. | » 0,50 |
| Martinotti Michele, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Lollini Antonio, id. id. | » 0,90 |
| Alexandre Enrico, assistente, id. | » 0,50 |
| Cottone Giovanni, C. Stazione, Lavagna | » 1,50 |
| Pescarini Luigi, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Bellio Edoardo, Ispettore, Chiavari | » 4, » |
| Rota Mandonio, Teleg.ta Viag.te, id. | » 2, » |
| Grientini G. Battista, C. Stazione, id. | » 1,50 |
| Dorio Fausto, S. C. Stazione, id. | » 1, » |
| Filippini Domenico, id. id. | » 1, » |
| Perotti Giuseppe, Gestore, id. | » 1, » |
| Marianni Antonio, id. id. | » 1, » |
| Dalli Santo, C. Stazione, Zoagli | » 1, » |
| Francini Virginio, assistente, id. | » 0,50 |
| Ticineto Antonio, manovale, id. | » 0,50 |
| Renieri Lodovico, id. id. | » 0,50 |
| Bendoni Augusto, C. Stazione, S. Margherita | » 1,25 |
| Gianolio Camillo, Impiegato, id. | » 1, » |
| Rolando Domenico, id. id. | » 0,75 |
| Mosca Emilio, id. id. | » 1, » |
| Macciò Severo, id. id. | » 1, » |
| Barla Francesco, C. Stazione, Camogli | » 1,50 |
| Bolognesi Alfonso, Impiegato, id. | » 1, » |
| Gentili Alfredo, id. id. | » 1, » |
| Oppi Pietro. C. Stazione, Recco | » 1, » |
| Fiorentini Pirro, S. C. Stazione id. | » 0,75 |
| Rapi Cesare, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Giondini Serse, id. id. | » 0,70 |
| Saggetti Giovanni, C. Stazione, Sori | » 1, » |
| Orsi Orazio, S. C. Stazione, Pieve di Sori | » 1,50 |
| Valentini Giovanni, C. Stazione. Bogliasco | » 1, » |
| Oberty Felice, S. C. Stazione, Nervi | » 1, » |
| Stefanini Tito, Gestore, id. | » 0,50 |
| Vichy Augusto, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Corletto Giuseppe, id. id. | » 0,50 |
| Casirola Giuseppe, assistente, id. | » 0,50 |
| Marchetti Plinio, assistente, Quinto | » 0,50 |
| Viotti Giuseppe, C. Stazione, Quarto | » 1, » |
| Bergoni Omobono, C. Stazione, Sturla | » 1, » |
| Barbisan Antonio, Impiegato, id. | » 1, » |
| Ascani Enrico, assistente, Vajoni | » 0,50 |
| Rossi Gaetano, C. Stazione, Piteccio | » 1, » |
| Aldrovandi Melchiorre, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Meneguzzo Enrico, assistente, Corbezzi | » 0,50 |
| Musiani Carlo, C. Stazione, M. Pallone | » 1, » |
| Bortolani Giuseppe. Impiegato, id. | » 0.60 |
| Ballerini Alfonso, G. Eccentrica, id. | » 0,50 |
| Mazzoni Luigi, id. id. | » 0,50 |
| Signorini Bernardino, id. id. | » 0,50 |
| Chiostri Luigi, C. Stazione, Porretta | » 1,50 |
| Bevilacqua Antonio, Gestore, id. | » 1, » |
| Venturi Arsace, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Pasqua Raffaele. id. id. | » 0,50 |
| Lascialfare Vincenzo, id. id. | » 0,50 |
| Mor Giacomo, id. id. | » 0,50 |
| Pozzi Giorgio, id. id. | » 0,50 |
| Contardi Virgilio, C. Stazione, Riola | » 1, » |
| Dondi Francesco, Impiegato, id. | » 0,75 |
| Binaghi Giovanni, C. Stazione, Vergato | » 2, » |
| Massari Emilio, Impiegato, id. | » 2, » |
| Binassi Rodolfo, id. id. | » 1,50 |
| Tartaglia Cesare, id. id. | » 2, » |
| Paglia Adolfo, C. Stazione, Sasso | » 1, » |
| Gauteri Carlo, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Capecchi Lelio, C. Stazione, Casalecchio | » 2, » |
| Feroldi Annibale, Impiegato, id. | » 1, » |
| Zara Pietro, C. Stazione, Borgo Panigale | » 0,75 |
| Orlandi cav. Venanzio, Ispettore, Bologna | » 2, » |
| Fascinella Riccardo, id. id. | » 1,50 |
| Zoccoli Celestino, C. Stazione, id. | » 1, » |
| Zambonelli Raffaele, S. C. Stazione, id. | » 1, » |
| Vallini Tito, id. id. | » 1, » |
| Monti Giacomo, id. id. | » 1, » |
| Lamma Aristide, id. id. | » 1, » |
| Petracco Andrea, id. id. | » 0,50 |
| Bonelli Nicola, id. id. | » 1, » |
| Rossi Luigi, Gestore, id. | » 0,50 |
| Tugnoli Eugenio, id. id. | » 1, » |
| Pulga Pietro, id. id. | » 1, » |
| Giordani G. Battista, id. id. | » 0,50 |
| Gindre Pietro, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Ambrogi Gaetano, id. id. | » 0,50 |
| Palagi Giuseppe, id. id. | » 0,50 |
| Padoa Adolfo, id. id. | » 0,50 |
| Aldrovandi Augusto, id. id. | » 0,50 |
| Bononcini Rocco, id. id. | » 0,50 |
| Fanelli Antonio, id. id. | » 0,50 |
| Stanzani Eugenio, id. id. | » 0,50 |
| Giordani Bernardo, id. id. | » 0,50 |
| Tartarini Francesco, id. id. | » 0,50 |
| Ghedini Federico, id. id. | » 1, » |
| Sandri Adolfo, id. id. | » 0,50 |
| Lena Giuseppe, id. id. | » 0,50 |
| Malaguti Demetrio, id. id. | » 0,50 |
| Monti Giuseppe, id. di. | » 0,50 |
| Bartoli Filippo, id. id. | » 0,50 |
| Spiga Serafino, id. id. | » 0,50 |
| Spada Ciro, id. id. | » 0,50 |
| Valdisserra Raffaele, assistente, id. | » 0,50 |
| Bertolazzi Cesare, S. C. Stazione, Lavino | » 0,50 |
| Peroni Nicolò, Impiegato, id. | » 0,50 |
| Menoni Giovanni, C. Stazione, Samoggia | » 2, » |
| Bedogni Giacomo, impiegato, id. | » 0,75 |
| Roncagli G. Battista, C. Stazione. C. Franco | » 1, » |
| Cerrati Luigi, C. Stazione, Modena | » 2, » |
| Bernaroli Luigi, Gestore, id. | » 1,20 |
| Gentili Nabone, id. id. | » 1, » |
| Rimondini Cesare, impiegato, id. | » 0,65 |
| Casali Luigi, id. id. | » 1, » |
| Niccolini Cesare, id. id. | » 1, » |
| Carandini Giorgio, id. id. | » 1, » |
| Silvestri Francesco, id. id. | » 1, » |
| Marchiò Federico, id. id. | » 1, » |
| Righi Giuseppe, assistente, id. | » 0,50 |
| Giovetti Riccardo, id. id. | » 0,50 |
| Beltramelli Carlo, C. Squadra | » 1, » |

(*Continua*).

---

*Correzione*. — Nel 1° elenco pubblicato nel precedente numero, leggasi: Comm. Majone Prof. Lodovico, Ispettore 2° riparto, Vercelli — L. 4,25 e non L. 2,45.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 1ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal 1° al 7 gennaio* 1878.

| | 1877 | 1878 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3423 | 70 | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 595,650.25 | 595,646.05 | 4.20 | » |
| Merci a grande velocità . . | 184,845.10 | 200,325.55 | » | 15,480.45 |
| Merci a piccola velocità . . | 712,933.05 | 683,185.65 | 29,747.40 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,493,428.40 | 1,479,157.25 | 14,271.15 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 11,133.25 | 11,444.20 | » | 310,95 |
| Totale della settimana . . . | 1,504,561.65 | 1,490,601.45 | 13,960.20 | » |

**PRODOTTI** *dal 1° al 7 gennaio* 1878

| | 1877 | 1878 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 595,650.25 | 595,646.05 | 4,20 | » |
| Merci a grande velocità . . | 184,845.10 | 200,325.55 | » | 15,480.45 |
| Merci a piccola velocità . . | 712,933.05 | 683,185.65 | 29,747.40 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,493,428.40 | 1,479,157.25 | 14,271.15 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 11,133.25 | 11,444.20 | » | 310.95 |
| Totali . . . . . . . . | 1,504,561.65 | 1,490,601.45 | 13,960.20 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 1ª settimana . . . | 427.55 | 432.12 | — 4.57 | — 1.06 |
| Prodotti totali . . . | 427.55 | 432.12 | — 4.57 | — 1.06 |

## Strade Ferrate Meridionali

50ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1877

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1877 | 1,446.— | 307,053.00 | 212.35 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,446.— | 463,728.41 | 320.70 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . . | » | — 156,675.41 | — 108.35 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877 | 1,446.— | 21,249,539.08 | 14695.39 |
| Introiti corrisp. nel 1876 | 1,446.— | 20,984,712.70 | 14512.25 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . | » | + 264,826.38 | + 183.14 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1877. | 1,141.— | 155,158.34 | 135.98 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,063.— | 136,039.16 | 127.98 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877 . . . . | + 78.— | + 19,119.18 | + 8.00 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877. | 1,104.03 | 6,957,454.97 | 6,301.87 |
| Introiti corrisp. nel 1876 . | 1,000.72 | 5,881,351.37 | 5,877.12 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . . | +103.31 | +1,076,103.60 | + 424.75 |

## Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 525,831.76 | 16,657.03 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 584,734.10 | 18,523.23 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| ( in meno . . . | — | 58,902.34 | 1,866.20 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 8.bre 1877 . | 1,646 | 22,572,718.52 | 16,629.54 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 21,832,971.12 | 16,075.21 |
| Aumento . . . . . . . | — | 739,747.40 | 554.33 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## Ferrovie diverse

*Prodotti dei mesi di ottobre e novembre* 1877

| | | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di ottobre | grande velocità | 36,101.15 | 14,683.20 | — |
| | piccola velocità | 5,111.78 | 268.65 | 7,741.05 |
| | Prodotti totali | 41,212.93 | 14,951.85 | 7,741.05 |
| Prodotti del mese di novembre | grande velocità | 32,162.65 | 12,560.65 | — |
| | piccola velocità | 4,468.87 | 244.05 | 5,075.05 |
| | Prodotti totali | 36,631.52 | 12,801.70 | 5,075.05 |

# ANNUNZI

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

| | | |
|---|---|---|
| **ACCIAIO** vecchio in genere, in lime di rifiuto | Chilogr. | 26,000 circa |
| **BRONZO** in limatura e tornitura | » | 21,000 » |
| **CERCHI** di ferro | » | 74,000 » |
| **CERCHI** d'acciaio | » | 57,000 » |
| **FERRO** vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, gratelle ecc. | » | 244,000 » |
| **GHISA** da rifondere | » | 100,000 » |
| **OTTONE** id. | » | 22,000 » |
| **RAME** da rifondere e in limatura e tornitura | » | 8,000 » |
| **ZINCO** | » | 6,000 » |

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **29 Gennaio** andante. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 11 gennaio 1878.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

## MANIFATTURA DI LANA IN BORGOSESIA

Per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione in data 29 dicembre, gli Azionisti della Manifattura di Lane in Borgosesia, sono convocati in Assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 22 febbraio 1878, ad un'ora pomeridiana precisa nel locale della Borsa di Torino, via dell'Ospedale n. 28.

**Ordine del giorno**

1° Relazione del Consiglio;
2° Rapporto dei Revisori dei Conti;
3° Approvazione del Bilancio, e ripartizione degli utili risultanti;
4° Nomina di Amministratori a termine dell'art. 17 dello Statuto;
5° Nomina dei Revisori dei conti;
6° Modificazioni allo Statuto;
7° Dimissioni del Direttore Generale.

In conformità dell'articolo 25 dello Statuto, hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti possessori di almeno 10 azioni, che abbiano depositati i loro titoli.

Il deposito si farà non più tardi del 12 febbraio 1878 in Torino, alla Sede della Società, via Alfieri n. 9.

A tenore dell'art. 29 dello Statuto, per deliberare validamente è necessario l'intervento di almeno 15 Azionisti, che rappresentino un quarto del capitale sociale.

Torino, 2 gennaio 1878.

**La Direzione.**



# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato,** il giorno 30 gennaio 1878, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quarta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla dodicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1878 sono di 21 Azioni e di 75 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1878.

Milano, 27 dicembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

## SOCIETÀ ANONIMA

## *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

**AVVISO**

Si fa noto al pubblico che oggi ebbe luogo, colle formalità prescritte dal Regolamento, approvato con R. Decreto 20 marzo 1865, n. 2246, l'annuale estrazione delle Obbligazioni di questa Società, da rimborsarsi a cominciare dal 1° aprile p. v., e che questa tredicesima serie estratta porta la lettera O.

*Roma*, 5 *gennaio* 1878.

**La Direzione.**

# SOCIETÀ DI MONTEPONI

## Assemblea generale ordinaria degli azionisti

*Avviso di seconda convocazione*

L'Assemblea generale degli Azionisti, ch'era stata convocata per oggi, non potè aver luogo per mancanza del numero voluto di Azioni depositate e di socii presenti come portato dall'art. XVIII dello Statuto.

A termini del predetto articolo, è quindi indetta una nuova adunanza per il giorno 16 febbraio 1878, alle ore 2 pomeridiane, nei locali dell'Ufficio d'Amministrazione, via Cavour, N. 41, con diffidamento che in questa le deliberazioni saranno valide qualunque sia il numero di socii intervenuti e la somma totale delle Azioni che rappresentano.

Il deposito delle Azioni va fatto:

a **Torino** alla Sede della Società, via Cavour, 41.

a **Genova** presso i signori I. Tedeschi e Comp., via Orefici, 7.

Torino, 29 dicembre 1877.

*Il Direttore* A. CATTANEO.





# SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

A partire dal 25 gennaio corrente presso la Cassa della Società, via Lagrange, N. 7, sarà pagato il riparto di L. 10 per azione, deliberato dall'Assemblea generale, contro il rilascio dei vaglia scaduti a tutto il 1° gennaio 1878.

Torino, 14 gennaio 1878.

**La Direzione.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 23 Gennaio 1878 N.° 4.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Il riscatto delle ferrovie secondarie francesi — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE

*(Continuazione — V. N. 3)*

La Relazione così discorre sul secondo ed importante quesito propostosi dal Governo, cioè sui diversi sistemi pel contratto di esercizio:

Quale il patto fondamentale per l'esercizio? — Era il secondo problema.

Potevamo noi rinnovare, nella sostanza, i patti delle vecchie concessioni?

Le concessioni in passato avevano un triplice scopo: costruire le linee, esercitarle, procacciare il denaro per la costruzione e per l'esercizio. Ora, di questi scopi l'ultimo è mancato affatto: le Società sono venute a tale, che, anche *prospere*, difficilmente trovano denaro a condizioni più vantaggiose del Governo. Le Società costruiscono bene quanto il Governo; ma, quando non mettano più denaro proprio, il Governo potrà ben valersi dell'opera loro, ma non dispensarsi dall'invigilare sulla costruzione e sul modo col quale si spende il denaro pubblico. Nelle presenti Convenzioni noi ci manteniamo aperta la via ad usufruttuare, fin dove è possibile, la buona attitudine delle Società a costruire le linee, ch'esse medesime devono poi mantenere ed esercitare; ma non crediamo che si possa andare più in là. Non crediamo che in niun caso si possano dare le linee in proprietà alle Società stesse, come nelle precedenti concessioni. Non si dimentichi che si tratta di linee già costruite; e sarebbe improvvido consiglio rientrare nelle difficoltà passate, affrontando di nuovo il pericolo di amministrazioni disordinate, colla prospettiva più o meno mascherata del fallimento. Nè potevasi sperare la formazione di Società nazionali abbastanza solide per assumere l'impegno colossale della concessione, cioè dell'acquisto dell'intera rete ferroviaria italiana.

Si poteva, forse, conservare con l'antica concessione, riformata e corretta, la Società delle Meridionali. Ma, prima di tutto, una ripartizione normale e razionale non poteva più ottenersi; poi male avrebbero potuto convivere Società di esercizio e Società concessionarie, con patti e condizioni e vedute spesso divergenti, talora opposte. D'altronde, solo un ordinamento generale poteva darci il benefizio delle tariffe normali, della tariffa differenziale unica, degli esercizii a base uniforme per le linee locali, e infine tutti i grandi vantaggi della coerenza e dell'armonia nell'unità del sistema. E poi la legge già implicitamente aveva risposto alla domanda: a chi dare l'esercizio delle ferrovie? essa rispose: l'esercizio, e non altro, alla industria privata. A questo concetto noi avevamo debito di attenerci, e non potevamo scostarcene.

Quale adunque il patto fondamentale per l'esercizio?

Molti sistemi furono messi alla prova in Italia ed all'estero per determinare i corrispettivi dell'esercizio. Il più vecchio di data è quello che consiste nel pagare alle Società il servizio della trazione, mediante un compenso fisso per ogni chilometro percorso dai treni.

Nelle statistiche ferroviarie, il treno-chilometro è la più universale unità di confronto. Si ragguagliano al treno-chilometro le spese generali, quelle di sorveglianza, di manutenzione, di riparazione del materiale, di trazione, ecc. Ma se la unità del treno-chilometro può fornire un criterio utile alle Amministrazioni ferroviarie per conoscere come si comportano i servizii e come si ripartiscono i diversi elementi di spesa, altro è quando dovesse diventare base di contratto e norma di corrispettivo.

Il treno-chilometro è un elemento esso stesso variabilissimo secondo le circostanze. E per correggere appunto le variazioni molteplici, si sarebbe dovuto, avanti tutto, fissare il chilometro-treno normale. Ora, la determinazione del chilometro-treno normale incontra le più gravi difficoltà. Esistono, infatti, sulle strade ferrate italiane i più svariati tipi di macchine; e ciascun tipo ha la sua *tabella speciale di prestazione*, che comprende la designazione del numero delle carrozze e dei carri che può trasportare nella condizione di un regolare orario; e questa tabella varia secondo la velocità e secondo le pendenze, epperciò è diversa per i diversi servizii e per le diverse linee. Per lo stesso tipo di macchine poi e per la stessa linea, essa è ancora modificata secondo lo stato igrometrico dell'atmosfera.

Ammettasi pure che un regolamento preveda e provveda per tutti questi casi, e che, ben definito, il treno-chilometro normale fissi il corrispettivo dovuto all'esercente per tutte le spese proporzionali al traffico. Appena entrati nell'attuazione del sistema, sorgeranno le contestazioni sulla

velocità dei treni, sul carico dei veicoli, sulla distribuzione del materiale mobile, sul trasporto dei carri vuoti, sulla doppia trazione, insomma sovra ogni minima disposizione di servizio relativa al movimento dei treni. É inevitabile la lotta fra le parti contraenti, perchè opposti sono gli interessi. Le difficoltà del sistema giunsero a tale, che le strade ferrate francesi, dove prima fu sperimentato, dovettero interamente abbandonarlo.

Vi ha di più: il treno-chilometro ha oggi un certo valore di riscontro, di comparazione, per il fatto che il numero e la composizione dei treni è stabilita unicamente sulle convenienze del servizio. Fatene la base dei corrispettivi, e anche il suo valore come dato statistico svanirà: si crederà sempre che l'interesse abbia prodotto la moltiplicazione dei treni.

Un secondo sistema consiste nell'appalto dell'esercizio mediante rimborso delle spese; aggiungendosi per l'esercente, ora una compartecipazione nel prodotto lordo, ora una quota degli utili netti, ora l'una e l'altra riunite.

Un contratto di questa natura espone il Governo al pericolo di un esercizio troppo costoso, e però lo costringe ad un minuto riscontro delle spese con tali e tante formalità, da rendere quasi impossibile l'amministrazione. Un esempio di contratto abbastanza buono si ha nella Convenzione 28 ottobre 1871, stipulata fra il Governo e la Società delle Meridionali per l'esercizio delle linee Calabro-Sicule. La base di quel contratto è appunto il rimborso delle spese. Si è stabilito che, messe a confronto le spese ordinarie delle Meridionali e quelle delle Calabro-Sicule per chilometro di via, e prelevata dalle une e dalle altre la somma fissa di L. 3,200, che rappresenta la spesa fissa dell'esercizio, la spesa residua sia divisa sul numero medio dei treni-chilometro, che nell'anno percorsero la via; in niun caso però la spesa sulle linee Calabro-Sicule può eccedere per treno-chilometro la spesa analoga fatta sulle Meridionali.

È manifesto che il sistema delle Calabro-Sicule non può stare da sè. Esso suppone l'esercizio contiguo di un'altra rete, che si trovi in condizioni analoghe. Quindi il contratto per le Calabro-Sicule non sarebbe mai applicabile a grandi Società autonome, le quali necessariamente devono essere tipo a sè stesse.

Un terzo sistema è quello che fu adottato nella Convenzione del 22 aprile 1874, presentata al Parlamento dal precedente Ministero, e che consiste nel dividere le spese in due categorie: spese fisse e spese proporzionali al traffico. Determinate le prime in una somma fissa per chilometro di via in esercizio, il correspettivo per le seconde viene pagato all'esercente in ragione del trasporto ch'esso fa di viaggiatori e di merci. A tal effetto, tutti i trasporti si dividono in poche categorie, ed a ciascuna categoria si applica un prezzo elementare per viaggiatore chilometro, se trattasi di passeggieri, e per tonnellata-chilometro, se trattasi di mercanzie; ad esempio, 4 centesimi per un viaggiatore di prima classe, 2, 5 centesimi per uno di seconda, e così via. Addizionate le percorrenze speciali a ciascuna categoria di traffico, ed applicato ad esse il loro prezzo elementare di trasporto, si ottiene la somma totale del compenso proporzionale al traffico.

La Convenzione del 1874, non ci costa riconoscerlo, è frutto di studii accurati. In pratica però la sua attuazione sarebbe riuscita laboriosissima. È cosa facile tener conto delle percorrenze delle unità di traffico, quando trattasi di un piccolo esercizio; ma, a misura che si estende la rete e cresce il traffico, diventa sempre più difficile di commisurare il correspettivo dovuto sopra migliaia di milioni di unità di traffico trasportate ad un chilometro. Un conteggio di tale natura non può essere compiuto senza che intervengano gravi discussioni, ovvero senza che una delle parti riponga nell'altra una illimitata fiducia.

Ma il sistema è poi in sè assolutamente più giusto e più vero? Non lo crediamo: i compensi speciali per ogni unità di traffico non sono, e non possono essere egualmente proporzionali al costo effettivo. Essi non sono dati originarii, ma sibbene dedotti e trovati con criterio di approssimazione. Le spese di un esercizio sono per molta parte complesse. Non essendo ben certo che i corrispettivi sieno tutti in eguale proporzione colla spesa, avverrebbe che, variando le proporzioni tra le diverse categorie di traffico, possono nascerne differenze enormi a danno, o a beneficio delle Società. Se i viaggiatori di prima classe, o le merci a grande velocità aumentano in una proporzione maggiore di quella totale del traffico, e se la tariffa relativa a questi cespiti lascia un abbuono maggiore all'esercente, quest'ultimo aumenta il proprio guadagno. E può essere anche il caso inverso; poichè, ripetesi, i corrispettivi di ciascuna categoria sono più o meno ipotetici e trovati mediante una certa analisi della spesa complessiva; la quale poi è la sola vera, la sola che riassume e compensa in sè tutte le circostanze infinitamente mutabili di un esercizio.

Il concetto delle Convenzioni, che mi pregio di presentarvi, non è sostanzialmente diverso da quello della Convenzione dell'aprile 1874; ma la formola attuale parve al Governo più semplice, più chiara e di più facile attuazione.

Il Governo, nelle Convenzioni attuali, accorda, non una somma di compensi parziali, ma un compenso complessivo coadeguato alla spesa necessaria per creare un dato prodotto con una data tariffa: si vuol pagare all'esercente quella che è spesa d'esercizio accertata; assicurare il prodotto netto residuo per intero allo Stato sotto forma di canone; dividere nell'avvenire gli aumenti di prodotto, assegnando alle Società una quotità presunta, in corrispondenza colla spesa, ed al Governo il resto come presunto prodotto netto: ecco il sistema.

Il prodotto lordo attuale fu calcolato su 150 milioni, ed il canone dovuto allo Stato fu stabilito nella somma di 45 milioni. Questo canone è fisso, intangibile, e dovuto anche quando le Società esercenti non raggiungano il prodotto lordo sul quale è stato fissato. Aumentando i prodotti lordi, di quest'aumento si farà un riparto fra lo Stato e l'esercente nella proporzione del 42 per cento al primo e del 58 per cento al secondo. La giustificazione dei 45 milioni di canone e della ripartizione dei prodotti lordi che eccedono i 150 milioni sarà data più avanti.

Il sistema del canone ha per il Governo il vantaggio della invariabilità della spesa. E ciò non è poco, perchè le spese hanno una fatale tendenza a crescere. Ma la proporzione tra il prodotto e la spesa è basata sull'applicazione di una data tariffa. Il Governo ha libertà di mutare la tariffa pel pubblico, ma nei rapporti colle Società deve sempre rimborsare, a titolo di spesa, una eguale somma proporzionale; il che significa che il mutamento della tariffa non modifica, generalmente parlando, i corrispettivi dovuti alle Società. Ciò sarà dimostrato nell'analisi che faremo più avanti del Capitolato. Il sistema ha questo di particolare, che, mentre lascia sussistere per la Società tutti gli stimoli industriali per la riduzione della spesa e per gli aumenti del traffico, lascia sussistere altresì piena nel Governo la libertà delle tariffe.

Facile quindi sarà di riconoscere dove risiedono le analogie, e dove le differenze tra il sistema della Convenzione del 1874 e quello delle Convenzioni odierne.

Secondo la Convenzione del 1874, come secondo le nuove, l'esercente è pagato in proporzione del lavoro da esso eseguito. Ma nella prima, per ogni categoria di traffico e di lavoro c'è un prezzo assoluto, cioè indipendente dal prodotto; nelle seconde, il compenso alle Società è una quota-parte dei prodotti derivante dall'applicazione delle tariffe contrattuali. Supponendo quindi invariate le tariffe di trasporto e le proporzioni rispettive delle varie unità di traffico, i due sistemi condurrebbero agli stessi risultati.

Noi abbiamo sostituito oggi alla proporzione risultante da una addizione di tante unità di traffico, moltiplicate per il loro prezzo rispettivo, una proporzione costante e complessiva sulla totalità del prodotto lordo: con ciò crediamo di essere rimasti egualmente nel vero e di avere nel tempo stesso impresso al sistema una maggiore chiarezza e semplicità.

Fissato così il principio direttivo del contratto, vediamo come si svolge il Capitolato, il quale è identico per le due Società: Capitolato che regola i diritti ed obblighi tra Società e Governo, e fissa le norme e guarentigie per il servizio del pubblico.

La Relazione passa quindi all'analisi del Capitolato, regolante i rapporti fra il Governo e le Società esercenti:

Il Capitolato contiene nel primo capo le condizioni generali dell'appalto, e l'allegato *A*, citato nell'art. 1, specifica le linee di cui è composta ogni rete.

L'appalto è stabilito per sessanta anni (art. 2), ma per potere, dopo trascorso un conveniente lasso di tempo, introdurre nel contratto le modificazioni consigliate dalla esperienza, la durata dell'appalto è stata divisa in tre periodi, di venti anni ciascuno.

Nello intento di agevolare, coll'assicurarne fin d'ora l'esercizio a convenienti condizioni, la costruzione di nuove linee, si è imposto cogli art. 3 e 4 l'obbligo alle Società di esercitarle. Fermo tale obbligo per le Società, ogniqualvolta ne siano richieste dal Governo, è stato loro riservato dall'art. 5 il *diritto di prelazione* per l'esercizio delle linee trasversali o di concorrenza concesse ai terzi, che si costruissero durante l'appalto.

Essendosi dovuto stabilire delle condizioni speciali per le linee di concorrenza in vista del danno che possono arrecare alle esistenti, il Governo ha avuto cura di escludere, nel proprio interesse, dal novero di dette linee quelle che devono considerarsi come un necessario complemento della rete continentale del regno (art 6).

Prevedendo poi il caso che le Società non assumano l'esercizio delle nuove linee, è stato riservato ai concessionarii delle medesime (art. 8) l'uso delle Stazioni e dei tronchi della rete appaltata, che potessero rendersi comuni, sotto l'osservanza delle condizioni da determinarsi d'accordo o col mezzo di arbitri.

Infine, coll'art. 10 è imposto alle Società l'obbligo di assumere, per conto del Governo, la costruzione delle nuove linee, ai patti che saranno in seguito indicati.

L'art. 11 del Capitolato stabilisce le modalità per la consegna delle linee alle Società esercenti. La consegna sarà fatta per mezzo di Commissioni peritali; e le linee, colle loro dipendenze ed accessorii, saranno accettate dalle Società nello stato in cui si troveranno all'atto della presa di possesso, salvo al Governo l'obbligo di eseguire quelle riparazioni od opere nuove di difesa, che le Commissioni stesse giudicassero necessarie alla sicurezza dell'esercizio.

La ragionevolezza di questa eccezione è evidente, se si considera che, a termini anche del diritto comune, il proprietario deve cedere in buone condizioni la cosa locata, e che all'affittuario spetta l'obbligo di mantenerla in buono stato, e non quello di sostenere delle spese la cui necessità dipenda da fatti anteriori alla sua gestione.

Ma questa eccezione non è applicabile alla Società di esercizio della rete Adriatica in quanto concerne le ferrovie Meridionali, perchè questa Società è la stessa che sino ad ora fu concessionaria di tali linee. Il Governo non deve quindi sostenere per esse veruna spesa di riparazione o di difesa, dovendosi intendere che col prezzo del riscatto le linee gli siano cedute in buono stato.

Perciò nell'art. 24 della Convenzione stipulata colla detta Società per l'esercizio della rete Adriatica si è stabilito (in conformità a quanto venne pattuito nella Convenzione precedente), che la Società sarà sostituita al Governo per l'esecuzione delle opere, che all'atto della presa di possesso si giudicassero dalle Commissioni peritali necessarie alla sicurezza delle linee appartenenti alla Società delle ferrovie Meridionali e da essa esercitate, restando in questa parte derogato agli art. 11, 18 e 21 del Capitolato.

Stabilite così le condizioni per la consegna delle linee alle Società esercenti, il Governo ha voluto assicurarsi che siano riconsegnate in buono stato alla scadenza dell'appalto; a questo scopo si è stabilito nell'art. 76 del Capitolato, che saranno addebitate alle Società esercenti le spese dei lavori, che per avventura occorressero a mettere le linee in istato di sicuro e regolare esercizio all'epoca della loro riconsegna per parte delle Società medesime.

Cautele anche maggiori erano necessarie in quanto concerne il materiale mobile, le macchine, i meccanismi, gli utensili ed attrezzi d'esercizio, che costituiscono un cospicuo capitale.

Il materiale deperisce naturalmente, ed il suo deperimento si accresce in modo più rapido per la cattiva manutenzione. Quindi il Governo non poteva accontentarsi di convenire in termini generali, che il materiale fosse consegnato in istato di buona manutenzione. Maggiori e più speciali garanzie erano indispensabili, perchè il Governo potesse affidare a private Società un capitale così ingente, senza tema per la sua conservazione.

Gli articoli 12, 13 e 80 del Capitolato trattano di questo argomento, e rimettono il cómpito della consegna e riconsegna del materiale a Commissioni peritali Da questi articoli risulta che il materiale esistente al cominciamento dello appalto viene ceduto pel valore di stima, e che alla scadenza sarà ripreso dal Governo pure a prezzo di stima.

La determinazione di questo valore, tanto all'atto della consegna, quanto all'epoca della riconsegna, sarà fatta in base alle istruzioni contenute nello allegato *B* del Capitolato.

Invece il materiale nuovo, fornito dal Governo a misura dei nuovi bisogni del traffico e nei limiti del Capitolato, sarà consegnato al prezzo di acquisto, e le Società dovranno rappresentarne l'intero valore alla scadenza dell'appalto.

Seguono qui le istruzioni particolari per la valutazione del materiale mobile; e quindi si passa a trattare delle spese di esercizio a carico delle Società e del Governo:

Gli articoli 18 a 23 determinano le spese di esercizio a carico delle Società e quelle a carico dello Stato.

Dopo la presa di possesso delle linee, le Società dovranno fare tutte le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, quali trovansi enumerate nella prima parte dell'articolo 18 del Capitolato.

Sonovi però alcune categorie di spese, che assolutamente dovevansi tenere riservate al Governo, e queste sono partitamente indicate nello articolo 18. Attesa la natura diversa di dette spese, sarà necessario di dare sovra ciascuna categoria di esse qualche breve schiarimento.

Vengono per le prime: le spese per ampliamento di nuove Stazioni, per raddoppiamento ed aggiunte di binarii, per aumento di meccanismi fissi pel servizio delle Stazioni e per costruzioni nuove di manufatti, compresi i fabbricati d'ogni genere e le chiusure, e per la sostituzione di opere definitive alle provvisorie esistenti.

Tutte queste spese non si possono comprendere nella categoria delle spese d'esercizio, ma sono spese che hanno per risultato di accrescere con opere nuove la proprietà del Governo e di aumentarne il valore. Esse d'altronde non si fanno, se non quando sono rese necessarie dai crescenti bisogni del traffico. Epperciò il Governo ne ritrarrà un giusto compenso nella parte dei maggiori prodotti lordi che gli è assegnata.

Lo stesso ragionamento è applicabile alle spese enunciate al n. 3 dello stesso articolo 18 per l'aumento del materiale mobile, cioè locomotive, carrozze e carri e loro accessorii, che occorressero per l'esercizio delle linee, come necessaria conseguenza dell'aumento del traffico. Anche qui trattasi di aumentare il patrimonio dello Stato; epperò si è stabilito che tale spesa, resa inevitabile per l'incremento del traffico, resti a carico dello Stato, il quale ne ritrarrà il dovuto compenso nella sua compartecipazione ai maggiori prodotti lordi.

Ma non basta l'incremento del traffico per obbligare il Governo ad accrescere il materiale mobile: occorre eziandio che le Società abbiano bene utilizzato quello esistente. Perciò nell'articolo 23 si sono determinate le percorrenze annuali, che dovranno essere raggiunte dalle diverse categorie di locomotive, dalle carrozze e dai carri, per dare diritto alle Società di chiedere l'aumento del materiale mobile.

Nè basta ancora. Affinchè il Governo non sia obbligato a sostenere le spese per lo aumento del materiale mobile, se non è assolutamente necessario, col predetto articolo 18 è fatto obbligo alle Società di dimostrare la evidente insufficienza del materiale esistente.

La configurazione delle nuove reti renderà possibile una migliore utilizzazione del materiale e sovrattutto dei veicoli, perchè il traffico ha luogo in massima parte nel senso

longitudinale. In vista di ciò, i limiti di percorrenza, al di là dei quali il Governo è obbligato ad accrescere la dotazione del materiale, sono stati fissati in cifre piuttosto elevate, senza tuttavia discostarsi troppo dalle medie attuali delle percorrenze sulle varie linee in esercizio. Così le Società saranno interessate alla migliore utilizzazione del materiale mobile, e il Governo potrà contenere i nuovi acquisti nei limiti delle necessità del servizio.

Nell'articolo 18 del Capitolato è stabilito che siano a carico dello Stato i rifacimenti in acciaio sulle linee non ancora armate con ruotaie di tipo normale, compreso il ricambio dei deviatoi e delle piattaforme, secondo il programma e nei limiti da stabilirsi nel contratto.

Le sempre crescenti esigenze del pubblico servizio richiedono che tutte le linee sieno provviste di un perfetto materiale d'armamento, e che perciò siono rinnovati i binarii formati con ruotaie di forme cadute in disuso o di peso inferiore al peso normale. Inutile esaminare se questa possa dirsi una vera spesa di ricostruzione, ovvero se in tutto o in parte possa annoverarsi fra le spese di esercizio: certo è che con essa si viene ad aumentare notevolmente il valore capitale d'impianto. Le linee, che richiedono la rinnovazione dei binarii, sono classificate nel programma dei rifacimenti annesso al contratto; ed i lavori da farsi sovra esse vi sono ripartiti per ordine di urgenza, ed in modo che lo Stato non sia obbligato a spendere cumulativamente, per le due reti, una somma annua maggiore di 4 milioni di lire. Su tale somma le Società esercenti pagheranno l'annuo compenso del 4 1[2 per cento, in corrispettivo delle economie che lo Stato loro procura sulle spese di manutenzione. A giustificare questo compenso sono necessarie alcune spiegazioni.

Il costo d'un chilometro di nuovo binario con rotaie di acciaio fu valutato nel modo seguente:

| | |
|---|---|
| Provvista di ruotaie | L. 19,320 |
| » di piccolo materiale | » 3,230 |
| » di traverse | » 7,450 |
| » di ghiaia | » 1,750 |
| Mano d'opera straordinaria | » 1,500 |
| Trasporti di materiali a piè d'opera | » 250 |
| | L. 33,500 |
| fatta deduzione dei materiali vecchi in | » 12,000 |
| Restano | L. 21,500 |

Siccome però queste rifazioni si compieranno gradatamente, così continua a carico delle Società l'annua spesa di manutenzione dei binarii non rifatti, la quale non è minore in media di lire 1500 per chilometro (1). Per ogni chilometro rifatto le Società risparmieranno la somma di lire 1000 sulla spesa suddetta; e questo risparmio corrisponde appunto al compenso del 4 1[2 per cento sulla spesa dei rifacimenti, che è dovuto al Governo.

Le altre spese riservate allo Stato sono quelle contemplate nei numeri 4 e 5 dell'articolo 18, cioè:

« Le spese per riparazioni ai guasti prodotti alle linee « e loro dipendenze dai terremoti, e quelle pei guasti ca« gionati da inondazioni, da mareggiate e da franamenti « di terreni, i quali guasti abbiano per effetto di sconvol« gere il piano stradale e di spostarne i binarii, per modo « da interrompere il servizio delle linee, semprecchè i detti « guasti non sieno imputabili a colpa del concessionario « od a negligenza nella manutenzione.

« Le spese per consolidamento o ricostruzione di opere, « che per vizio di costruzione non presentino sufficiente « solidità, e siano in tali condizioni da compromettere la sicurezza dell'esercizio ».

Tali oneri sono di loro natura a carico del proprietario, siccome quello che ha l'obbligo di mantenere e ricostituire la cosa locata, quando sia parzialmente o totalmente distrutta per le cause di forza maggiore tassativamente indicate nel predetto articolo.

Se si fosse accollato quest'obbligo alle Società esercenti, il Governe ne avrebbe risentito un maggiore aggravio, perchè le Società avrebbero voluto mettersi al riparo delle conseguenze dei danni maggiori, ed avrebbero calcolato più largamente la loro indennità annua, diminuendo d'altrettanto il canone. Trattandosi, pertanto, di spese affatto eventuali, è preferibile il sistema di addossarle al Governo, che le sosterrà soltanto quando siano necessarie.

In questa parte del Capitolato, che tratta degli oneri dello Stato dipendenti da casi di forza maggiore, il Governo si è sovrattutto preoccupato di ben definire gli obblighi reciproci, onde evitare nell'esecuzione del contratto liti e contestazioni. Egli ha fiducia di avere raggiunto il suo scopo, limitando l'intervento dello Stato al caso di interruzione della linea per lo sconvolgimento del piano stradale e spostamento dei binarii o di ricostruzione delle opere che, per vizio di costruzione, sieno in tali condizioni da compromettere la sicurezza dell'esercizio.

Finalmente l'ultimo degli oneri principali che si assume lo Stato è quello previsto dall'articolo 53 del Capitolato, giusta il quale lo Stato dovrà provvedere a sue spese ai nuovi fabbricati per le officine ed agli oggetti immobili per destinazione, come macchine, meccanismi fissi e simili.

Le officine costituiscono una parte inseparabile dell'azienda ferroviaria; è quindi naturale che sieno a carico del Governo la costruzione degli edifizii e la provvista degli oggetti indispensabili per la manutenzione del materiale fisso e mobile.

Però, anche questi oggetti essendo ceduti a prezzo di perizia e ripresi alla scadenza dell'appalto a prezzo pure di perizia, la Società esercente sarà responsabile verso lo Stato del degradamento che il materiale anzidetto avrà subìto per l'età e per l'uso.

Diviso in due reti l'esercizio delle ferrovie continentali, il Governo ha dovuto pensare anche al riparto delle officine, affinchè ognuna di esse si trovasse dotata, sin dalla presa di possesso, dei mezzi necessarii per la riparazione del materiale mobile e fisso. Ed avendo riconosciuto che alla Società di esercizio della rete Mediterranea mancherebbe una grande officina per le linee del mezzogiorno, e che non converrebbe di addivenire ad un nuovo impianto dal momento che a Napoli già esiste lo Stabilimento di Pietrarsa, capace di prestare utili servigi, il Governo ha stabilito che la Società Mediterranea dovesse acquistare, se così verrà deliberato dal Governo stesso, lo Stabilimeto, e che sul relativo prezzo di acquisto le fosse pagato un congruo interesse durante l'appalto e il rimborso del capitale alla scadenza del medesimo. (*Continua*)

---

(1) Spesa annua di materiale d'armamento per manutenzione di un chilometro di via:

| | |
|---|---|
| Provvista di rotaie, piccolo materiale e ghiaia, dedotto il valore del materiale vecchio | L. 13,185 |
| Provvista di traverse, dedotto il valore delle traverse fuori d'uso | L. 6,450 |
| Durata dei ferri d'armamento, 15 anni. | |
| Spesa annua $\frac{13,185}{15}$ | L. 880 |
| Durata delle traverse, 10 anni. | |
| Spesa annua $\frac{6,450}{10}$ | L. 645 |
| Spesa totale annua | L. 1,525 |

ossia in cifra tonda lire 1500.

## IL RISCATTO

### delle ferrovie secondarie francesi

In seguito alla relazione ed ai decreti riassunti nel precedente numero circa il compimento della rete ferroviaria francese, il Ministro dei lavori pubblici, De Freycinet, ha presentato alla Camera dei deputati (come già annunciammo) un progetto di legge avente per iscopo:

1° L'incorporazione di parecchie strade di ferro d'interesse locale nella rete d'interesse generale;

2° L'approvazione delle Convenzioni conchiuse tra il Minitsro dei lavori pubblici e le Compagnie delle ferrovie

della Vandea, da Bressuire a Poitiers, da Saint-Nazaire al Croisic, da Orléans a Châlons, da Clermont a Tulle, da Orléans a Rouen, da Poitiers a Saumur, da Maine-et-Loire a Nantes e linee nantesi.

Secondo il progetto di legge, l'ammontare delle somme necessarie pel riscatto delle dette linee, nonchè per far fronte alle spese che richiederà l'apertura all'esercizio della rete secondaria, sarebbe di 500 milioni. Lo sviluppo totale di questa rete essendo di 2,615 chil., la spesa sarà di circa 200,000 fr. per chil.

L'esposizione dei motivi di questo progetto di legge contiene la seguente dichiarazione:

« Noi non siamo qui nel caso di un riscatto imposto dallo Stato pel suo proprio interesse, ma di un riscatto accordato a Compagnie pericolanti, come un atto di benevolenza, motivato pure dall'interesse delle popolazioni.

« Il pagamento delle spese utili di costruzione non è nel caso presente un obbligo per lo Stato, e non può costituire un precedente, che potesse più tardi invocarsi contro di esso in circostanze analoghe. »

È noto che in una precedente seduta della Camera, il sig. Bethmont aveva presentato una proposta di legge tendente al riscatto d'una parte delle Compagnie ora enumerate nel progetto del Governo; laonde il sig. Bethmont ha ritirato senz'altro la sua proposta.

Il Ministro ha domandato l'urgenza pel suo progetto, facendo notare che si tratta di approvare delle Convenzioni già passate colle dette Compagnie e che spirano col mese di marzo prossimo.

La Camera ha dichiarato l'urgenza. Parecchi deputati chiesero poi che il progetto governativo venisse rinviato ad una Commissione speciale, che esaminerebbe nello stesso tempo la questione dei modi e mezzi, ed il sistema secondo il quale convenga esercire le linee riscattate.

Ma il Ministro ha fatto osservare che il progetto del Governo non pregiudica il sistema di esercizio, che verrà in seguito adottato: questa grave questione formerà l'oggetto d'un altro progetto di legge, che sarà presentato alle Camere, appena il Governo avrà preso una decisione definitiva in proposito. Ora si tratta soltanto di ricercare se le risorse normali del bilancio sieno sufficienti, o se sia d'uopo di crearne altre pel riscatto delle linee indicate nel progetto; trattasi inoltre di autorizzare il Ministro dei lavori pubblici ad assicurarne l'esercizio con mezzi provvisorii nel modo che sarà giudicato il meno oneroso per lo Stato.

La Camera, aderendo alle spiegazioni del Ministro, ha deliberato di rinviare il progetto alla Commissione del bilancio, il che implica un'approvazione dei progetti del Ministro e la loro prossima attuazione.

— Il *Journal des travaux publics*, da cui togliemmo il sunto sovrariferito, si riserva di ritornare sull'argomento, e frattanto soggiunge:

« Come l'ha fatto benissimo notare il Ministro, la questione dell'esercizio rimane riservata. Le trattative impegnate colle grandi Compagnie avranno, speriamo, il felice risultato di non mettere lo Stato nella necessità di far a meno del loro concorso.

« Sinora l'interesse dello Stato e quello delle grandi Compagnie si sono sempre confusi insieme; essi continueranno, pel grande vantaggio del paese, a confondersi.

« I tentativi, che si fanno in alcuni gruppi, per produrre una speciale disunione o per turbare un probabile accordo, resteranno senza effetto. Aggiungiamo che nei progetti del Governo non v'ha posto per gl'intermediarii inutili, che si agitano in vista di possibili concessioni ».

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

Sappiamo che ai solenni funerali, celebrati in Roma il giorno 17 in onore del tanto compianto Re Vittorio Emanuele, la Società ferroviaria dell'Alta Italia è stata rappresentata dal presidente del Comitato, sig. marchese D'Adda, e dal Direttore generale commendatore Massa.

Sappiamo pure che il medesimo Direttore generale, dietro spontanea richiesta del personale appartenente ai diversi servizii della suddetta Società, in nome proprio e dello stesso personale indirizzava, sino dal giorno 12, al Segretario particolare di S. M. il Re Umberto un telegramma, nel quale si esprimevano i sensi di profondo cordoglio per la morte di Vittorio Emanuele e di devozione al suo degno successore.

A tale dispaccio venne immediatamente risposto col seguente:

« Comm. Massa Direttore generale Ferrovie Alta Italia, Milano.

« Mi affrettai esprimere a S. M. sentimenti di cordoglio manifestati da V. S., anche in nome di codesta Amministrazione, in lutto così profondo. Il Re li accolse con animo assai grato.

« D'ordine di S. M.
TORRIANI. »

---

Ci scrivono da Roma:

Taluni dei nostri giornali hanno in questi giorni affermato, ed altri hanno recisamente smentito, che il Governo avesse conchiuso colla Società ferroviaria del Sud dell'Austria una proroga di un anno dell'attuale esercizio provvisorio delle linee dell'Alta Italia.

Questa polemica non è che la ripetizione di quella già sorta tra alcuni giornali francesi, che affermarono e smentirono la stessa cosa: polemica che voi avete benissimo rilevato, dichiarando quella notizia infondata, o per lo meno *prematura*.

Io non posso ora riconfermare pienamente le vostre asserzioni.

Però le condizioni politiche attuali, il prolungato ritardo nella riapertura del Parlamento, il nuovo rimestio dei partiti nella Camera, e soprattutto la manifesta angustia del tempo per porre in esecuzione le Convenzioni, dato che vengano approvate (essendo materialmente impossibile organizzare le due nuove grandi Amministrazioni pel 1° luglio p. v.), lasciano luogo a credere che una proroga dell'attuale esercizio provvisorio possa entrare nell'ordine dei fatti probabili. Quanto alla Südbahn, vi ha pur luogo a supporre ch'essa non si rifiuterebbe a continuare l'esercizio, qualora le venissero fatte condizioni eque per lei, come convenienti per lo Stato.

---

Nella 4ª Conferenza generale della Lega ferroviaria Austro-Ungarico-Russa, tenutasi in Milano dal 22 al 24 maggio 1877 coll'intervento dei rappresentanti delle diverse Amministrazioni ferroviarie italiane (e della quale abbiamo a suo tempo fatto conoscere i risultati), era stato deciso che la 5ª Conferenza avrebbe luogo il 27 corr. a Mosca.

Siamo però informati che, in seguito al desiderio espresso da parecchie Amministrazioni della Lega in vista delle attuali condizioni politiche, la nuova conferenza venne rimandata ad altra epoca da stabilire e che noi non mancheremo di far conoscere ai nostri lettori, pubblicando nel tempo stesso l'ordine del giorno delle materie che verranno trattate, alcune delle quali interessano anche la nostra rete ferroviaria.

---

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si pronunziò favorevole all'approvazione dei due primi tronchi della progettata ferrovia sicula di Vallelunga;

e si completeranno con ulteriori studii i disegni dei rimanenti due tronchi, per trovare modo di vincere talune difficoltà che presenta la lunga galleria di Castellaccio e l'innesto della nuova linea colla già esistente di Caltanissetta.

---

Il Ministero dei lavori pubblici ha deciso di ricostruire in ferro il ponte a tre archi in muratura sul torrente S. Leonardo (ferrovia Catania-Siracusa), esportato da una fortissima piena nello scorso novembre.

La nuova travata metallica avrà m. 47 70 di luce netta fra i due spalloni, e sarà in una sola campata.

Il lavoro venne affidato al signor Ing. A. Cottrau, amministratore e direttore dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli, il quale si è impegnato a permettere il transito ai convogli sul nuovo ponte pel 30 marzo prossimo.

---

In seguito agli inevitabili ritardi ferroviarii di questi giorni, la solita nostra corrispondenza da Roma ci è giunta soltanto al momento di porre in macchina il giornale, e dobbiamo rimandarla al numero prossimo.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Romane.** — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data del 24 dicembre p. p.:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, numero 2570 e 2838, e l'art. 6 della legge 30 giugno 1876, numero 3202 (serie 2ª);

Veduti i precedenti nostri Decreti, di cui l'ultimo in data 6 dicembre 1876, n. 3555 (serie 2ª), coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L 8,494,650 in aumento al Consolidato 5 per cento in cambio di n. 566,310 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentete alla conversione per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero pure presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre numero 41,439 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 621,585 con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantita di rendita consolidata 5 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dell'art. 2 del nostro Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento con decorrenza dal 1° gennaio 1878, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

*Art.* 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministro delle finanze altre numero 41,439 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate per la conversione in rendita consolidata 5 per cento per la complessiva rendita di L. 621,585 con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

*Art.* 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 621,585, con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

*Art.* 3. Il fondo stanziato al capitolo 1 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'anno 1877 sarà aumentato di L. 310,792.50, importo lordo del semestre al 1° gennaio 1878 sulla rendita di cui all'art. 1.

Sarà pure aumentato il fondo del capitolo 42 del detto bilancio definitivo di previsione della somma di L. 1,553,962.50 per i semestri al 1° luglio 1875, e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876 e 1877 sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

**Ferrovie Meridionali.** — L'adunanza generale straordinaria degli azionisti, che doveva aver luogo il 17 corrente in continuazione di quella del 29 dicembre 1877, essendo andata deserta per mancanza del numero legale, una nuova assemblea generale straordinaria è stata convocata pel giorno 28 febbraio p. v., a mezzodì, alla sede della Società in Firenze, per deliberare sull'ordine del giorno già pubblicato, e cioè:

*a*) Approvare le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1877 con l' Atto addizionale del 20 novembre 1877;

*b*) Approvare la Convenzione 20 novembre 1877, colla quale la Società italiana per le Strade ferrate Meridionali si è obbligata ad assumere l'esercizio delle Strade ferrate dell'*Adriatico* (V. *Annunzi*).

**Ferrovia Airasca-Vigone** — Il *Risorgimento* d'oggi scrive:

Ci viene assicurato che sabato ultimo scorso il Comitato della progettata ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, con eventuale diramazione a Mondovì, ha firmato con la Casa Lapeyre e Comp. di Parigi un compromesso per la costruzione e l'esercizio della ferrovia stessa, e si inoltrerà al Governo la domanda di concessione, non appena le saranno comunicati i documenti, comprovanti gl'impegni assunti dai Comuni interessati.

**Tramway Milano-Magenta.** — Nell'ultima seduta del Comitato promotore del *tramway* Milano-Sedriano-Cuggiono-Magenta, la Commissione incaricata dello studio del progetto di questo nuovo *tramway* presentava la propria relazione, nonchè una proposta di statuto per la futura Società.

La discussione si aprì vivissima intorno all'ammontare del capitale preventivato dai concessionarii in L. 1,500,000, comprese L. 250,000 circa, assegnate come fondo di riserva per le eventuali diramazioni.

Il Comitato, dopo esame, rimetteva il giudizio sulla convenienza o meno di tali diramazioni (ritenendole subordinate ad un ordine più generale e diverso d'interessi) al Consiglio d'amministrazione della futura Società; e deliberava pertanto di sopprimere il fondo a tale scopo riservato, riducendo il capitale sociale a L. 1,500,000, diviso in N. 5000 Azioni da L 250 per ciascuna.

Fu quindi discusso ed approvato lo statuto.

**Linee di accesso al Gottardo** — Leggiamo nella *Lombardia* del 22 corrente:

La Camera di commercio di Varese, partendo dalla supposizione che sia definitivamente abbandonata la costruzione della linea ferroviaria del Monte Ceneri, ha interessato la Camera di commercio di Milano a considerare il gran vantaggio, che apporterebbe alla nostra provincia una linea di congiunzione col Gottardo per Milano-Tradate-Varese-Brinzio-Luino; ed a far pratiche perchè i sussidii, che furono già stabiliti pel Ceneri, siano invece erogati per una ferrovia Milano-Saronno-Varese-Brinzio, ecc.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La Commissione, che si radunò il 17 corrente in Berna per regolare la quistione della sovvenzione complementare di 8 milioni per l'impresa del Gottardo, ha ripartito questa sovvenzione nel seguente modo:

Zurigo fr. 800,000, Berna fr. 600,000, Lucerna fr. 200,000, Uri fr. 100,000, Svitto fr 100,000, Obwalden fr. 10,000, Nidwalden fr. 15,000, Zugo fr. 50,000, Soletta fr. 50,000, Basilea-Città fr. 600,000, Basilea Campagna fr. 100,000,

Sciaffusa fr. 50,000, Argovia fr. 500,000, Turgovia fr. 40,000, Ticino fr. 100,000, Ferrovia Centrale e Nord-Est fr. 1,500,000. Il rimanente della somma, cioè fr. 3,185,000, sarà attribuita alla Confederazione.

— A questo proposito scrivono da Berna, 18, al *Journal de Genève:*

Il telegrafo vi ha già trasmesso il risultato della nuova ripartizione della sovvenzione complementare della Svizzera per l'impresa del Gottardo, nella quale la Commissione, che tenne ieri due lunghe sedute coll'intervento dei consiglieri federali Schenk, Heer e Welti, fa entrare la Confederazione per 3,185,000 franchi.

Altre proposte furono formulate dai signori Heer, Pfenninger e Klein, ma mi limito ad indicarvi le cifre definitivamente adottate (*vedi sopra*), come le sole che abbiano interesse. Noterete che nel nuovo quadro (il quale, una volta adottato il principio d'una sovvenzione federale, pare abbastanza equamente distribuito) si fecero figurare dei Cantoni, come Lucerna, Uri e Zugo, le cui Autorità competenti si sono già pronunciate contro una nuova sovvenzione. La quota del Centrale e del Nord-Est, portata in complesso a fr. 1,500,000, è pure troppo elevata, considerata la situazione finanziaria di queste due Società, e specialmente della seconda: esse sono, d'altra parte, legate con terzi, i quali esigettero ch'esse non assumessero alcun impegno senza la loro autorizzazione.

Non si capisce neppure perchè sieno state ridotte le sovvenzioni di Zurigo e di Basilea-Città ad 800,000 e 600;000 fr., dacchè questi Cantoni sono quelli che ritrarranno il maggior vantaggio dal Gottardo, ed i soli le cui popolazioni sieno disposte a ratificare le sovvenzioni accordate dai Gran Consigli, mentre gli altri Cantoni non possono contare sul popolo.

Del resto, tutto il lavoro della Commissione si fonda sul principio della sovvenzione federale, e quindi rischia molto di riescire inutile.

— Allo stesso giornale scrivono pure da Berna, 19:

Eccovi altri particolari sulla Commissione che compilò il nuovo quadro di riparto della sovvenzione complementare svizzera pel Gottardo.

Come nella prima Conferenza, il delegato di Berna, sig. Hartmann, si è categoricamente pronunciato contro una sovvenzione federale. A suo avviso, la Commissione era incompetente a mettere a carico della Confederazione alcuna sovvenzione; e spetta soltanto ai Cantoni, che non possono o non vogliono far nuovi sacrificii, il sollecitare direttamente un sussidio federale. Del resto, lo Stato di Berna non ha grande interesse alla costruzione del Gottardo.

Interpellato sull'attitudine che prenderebbe la deputazione bernese nelle Camere federali, il sig. Hartmann rispose che lo ignorava, ma che probabilmente essa voterebbe contro la sovvenzione.

Il sig. Pfenninger (Zurigo) domandava una sovvenzione federale di 4 milioni, attesochè non v'ha altra uscita, non potendo i Cantoni e le Compagnie far nulla. Per rassicurare poi la Svizzera occidentale ed orientale e non creare dei privilegi, egli vuole che si prenda l'impegno di sussidiare anche gli altri passaggi alpini, cioè il Sempione, lo Spluga, ed il Lucomagno. Di fronte a tale impegno, egli spera che i Cantoni non interessati nel Gottardo non s'opporranno alla sovvenzione. Crede altresì che lo Stato di Berna non sia così disinteressato nella impresa del Gottardo, come afferma il sig. Hartmann, vista l'estensione della sua rete; e che il Giura Berna dovrebbe forse partecipare anch'esso alla sovvenzione.

Il sig. Vischer, rappresentante del Centrale, dichiarò di essere autorizzato ad offrire 500,000 fr., però a condizione che si anticipi tale somma alla Compagnia. Ma la proposta venne respinta.

Il sig. Frey (Argovia) dichiarò che nel suo Cantone si trova che sarebbe più utile sussidiare la Nationalbahn.

Il signor Lusser (Uri) declinò il mandato, affermando che il suo Cantone non voleva accordare alcun sussidio, Egli non prese quindi parte ai lavori della Commissione, e la sua astensione venne approvata dal suo Governo.

Pare che i delegati del Consiglio federale fossero autorizzati ad ammettere una sovvenzione federale di 4 milioni, mentre il sig. di Hettlingen (Svitto) riteneva che, una volta ammesso il principio, un milione più od uno meno non avesse importanza.

— Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di dicembre 1877 era il seguente:

| | | Progresso ai due imbocchi in novembre | Progresso ai due imbocchi in dicembre | Stato alla fine di novembre | Stato alla fine di dicembre |
|---|---|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | 111.4 | 412.3 | 9548.3 | 9660.6 |
| Allargam. della stessa | » | 313 4 | 306.8 | 8133.8 | 8440 6 |
| Calotta | » | 182 | 171.8 | 5750.5 | 5922.3 |
| Strozzo | » | 165 7 | 136.6 | 4579.7 | 4716.3 |
| Vòlta | » | 285.5 | 244 | 5721.3 | 5965.3 |
| Piedritti | » | 231.1 | 173.7 | 4280.8 | 4454.5 |
| Tunnel completo senza canale e nicchie | » | 215 | 129.2 | 3640.1 | 3769.3 |
| Tunnel completo con canale di scolo e nicchie | » | 217 | 129.2 | 3613 | 3742.2 |

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti

| | | in più | in meno |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | — | 247.4 |
| Allargamento della stessa | » | 492.6 | — |
| Calotta | » | — | 1967.7 |
| Strozzo | » | — | 1841.7 |
| Vòlta | » | — | 1066.8 |
| Piedritti | » | — | 2058 1 |
| Tunnel completo senza canale e nicchie | » | — | 2340.7 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | — | 2337.8 |

Secondo i prezzi fissati nella Convenzione suppletoria, le spese per lavori eseguiti nel sesto anno di costruzione, in confronto col previsto, furono:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| In ottobre | Fr. | 1,041,720 | + | Fr. 85,560 |
| In novembre | » | 848,925 | — | » 134,235 |
| In dicembre | » | 764,220 | — | » 218,940 |
| | Fr. | 2,654,863 | — | Fr. 294,615 |

**Linee ticinesi.** — Il movimento nel passato mese di dicembre sulle linee ticinesi fu il seguente:

*Linea Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilometri): Persone trasportate 12,000 (nel 1876, 14,934), introito fr. 12,400 (fr. 14,306.96); merce trasportata tonnellate 2.165 (ton. 2471), introito, fr. 8,200 (fr. 9,472.30). Introito complessivo franchi 20,600 (fr. 23,779.26), ossia fr. 502.44 (fr. 579.98) in media per chilometro.

*Linea Lugano-Chiasso* (25 chilometri): Persone trasportate 15,700 (1876, 18,497), introito fran. 10,700 (franchi 12,100.08); merce trasportata ton. 1,155 (ton. 1250), introito fr. 3,500 (fr. 3,265 80). Introito complessivo fr. 14,200 (fr. 15,365.88), ossia fr. 546.15 (fr. 591.00) in media per chilometro.

— Il risultato del movimento sulle dette linee durante l'anno 1877 (gli ultimi due mesi in cifre approssimative) è il seguente:

*Linea Biasca-Bellinzona-Locarno.* — Persone trasportate, 206,269 (1876, 264,515), introito franchi 232,691.20 (franchi 266,975.78); merce trasportata tonn. 25,021 (tonnellate 30,672), introito fr. 100,268.55 (fr. 118,187.43). Introito complessivo fr. 332,959.75 (fr. 385,163 21), ossia fr. 8,120.97 (fr. 9,394.22) in media per chilometro.

*Linea Lugano-Chiasso* — Persone trasportate 222,347 (1876, 277,597), introito fr. 172,968.40 (fr. 192,285.39); merce trasportata tonn. 13,815 (tonn. 9,664), introito fr. 42,474.60 (fr. 29,031.25). Introito complessivo fr. 215,443 (fr. 221,316 64), ossia fr. 8,286.27 (fr. 8,512.18) in media per chilometro.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto una circolare ai prefetti dei dipartimenti, con cui chiede loro una immediata esposizione dei voti emessi dai Consigli generali nella sessione del dicembre scorso, per ciò che concerne le ferrovie, sia d'interesse generale, che d'interesse locale. Nello stesso tempo li invita

a mettersi d'accordo coi presidenti delle Commissioni istituite col suo decreto del 7 corr. per l'esame delle questioni ferroviarie che interessano la regione nella quale si trova compreso il dipartimento rispettivo, indirizzando loro tutte le informazioni che si giudicheranno utili rispetto alla classificazione nella rete d'interesse generale, delle linee che sembrassero rispondere ai bisogni del paese; interpellando pure, occorrendo, le Camere di commercio ed i Comitati consultivi esistenti in ciascun dipartimento.

— Il ministro De Freycinet sta preparando un altro importante progetto di legge, che completerà molto felicemente (dice il *Journ. des trav. publ.*) il suo programma dei lavori pubblici, rispetto alle ferrovie ed ai canali navigabili. Trattasi dei *tramways*, questi mezzi di trasporto eminentemente economici, d'uso così facile, e la cui applicazione merita d'essere generalizzata.

Una legislazione relativa ai *tramways* non esiste ancora. Non è che per via d'interpretazione e di assimilazioni, la cui esattezza lascia troppo sovente a desiderare, che i dipartimenti, i Comuni, i privati giungono a conoscere i loro diritti, a determinare gli oneri e le servitù che possono derivare dalla costruzione d'un *tramway*. I Consigli generali ignorano ancora le attribuzioni rispettive, ed una quantità di questioni complesse reclama una soluzione.

A questo lavoro di regolamentazione attende ora attivamente il Ministro; e si spera che tra pochi giorni potrà essere presentato alla Camera il relativo progetto di legge.

— Lo stesso Ministro ha presentato alla Camera due progetti di legge, pei quali chiese ed ottenne l'urgenza:

1° Progetto contenente la classificazione, come linea di interesse generale, della ferrovia da Belleville a Beaujen, e l'approvazione d'una Convenzione passata tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, che richiede una soluzione immediata.

2° Progetto per la dichiarazione di pubblica utilità di una ferrovia da Chateaubriant a Rennes, con diramazione verso Vitré. Questa ferrovia è già prevista dalla legge del 1875; l'istruzione è terminata, ed il Ministro crede che se ne possa dichiarare la pubblica utilità, senz'attendere gli studi generali sul complesso della rete francese. Il Consiglio generale d'Ille-et-Vilaine ha votato una sovvenzione di 40,000 fr. al chil., sotto la espressa riserva che la linea fosse dichiarata di pubblica utilità prima della sessione di aprile p. v.; in caso contrario, i fondi votati da quel Consiglio verrebbero ritirati.

— Com'è noto, il Senato ha costituito nel gennaio 1877 una Commissione di 18 membri, incaricata di studiare e proporre:

1° Le basi sulle quali si può compiere l'assetto della rete delle ferrovie d'interesse generale;

2° I modi e mezzi più propri ad assicurarne la più pronta esecuzione.

La Commissione ha ripartito i suoi lavori in tre Sotto-Commissioni.

La prima Sotto-Commissione doveva esaminare, dal punto di vista commerciale, industriale e strategico, quale dovrebb'essere l'assetto della rete d'interesse generale, e quali fossero le aggiunte per esso reclamate. Questo lavoro è pressochè al termine.

La seconda Sotto-Commissione doveva ricercare i modi e mezzi per eseguire il programma stabilito dalla prima Sotto-Commissione. La relazione sarà in breve presentata al Senato.

Finalmente, la terza Sotto-Commissione doveva studiare la questione delle tariffe. A tale scopo essa aprì una inchiesta, rivolgendosi al pubblico interessato, alle grandi Compagnie ed alle Compagnie concorrenti, per poter riunire il maggior numero di fatti. L'inchiesta sarà terminata tra pochi giorni, ma il rapporto definitivo esigerà ancora qualche tempo.

A tenore della deliberazione presa dal Senato al momento della istituzione della Commissione, il mandato della stessa sarebbe perento, e si dovrebbe quindi nominare una nuova Commissione.

Però il sig. Krantz, esponendo al Senato lo stato dei lavori della Commissione, propose la proroga del mandato affidatole, anzichè la nomina d'una nuova Commissione; ed il Senato, in considerazione delle spiegazioni date dal sig Krantz, ha prorogato di un anno il mandato della Commissione medesima.

**Conferenza ferroviaria a Pietroburgo** — A Pietroburgo deve aver luogo una Conferenza dei rappresentanti delle principali Compagnie ferroviarie della Germania e della Russia, allo scopo di migliorare le comunicazioni del traffico tra i due paesi. Tra le misure da discutersi vi è quella della riduzione del prezzo di noleggio tra i porti della Russia meridionale e della Prussia, e l'adozione di un rapido servizio delle merci, al fine di rendere più facile l'esportazione del grano dal Baltico. Sarà trattato ancora del modo di sistemare il traffico ferroviario della Russia, collegandolo più strettamente con quello della Germania, per rimuovere così in parte le vessazioni della frontiera, che attualmente danno impaccio alle comunicazioni commerciali dei due paesi.

**Ferrovie spagnuole.** — La nuova linea internazionale da Perpignano a Barcellona, che deve collegare la Spagna alla Francia sulla costa del Mediterraneo, venne inaugurata il 20 corrente.

Le Autorità spagnuole avevano invitato i principali funzionarii dei Pirenei orientali e gli amministratori della ferrovia del Mezzodì ad un banchetto, ch'ebbe luogo a Portbou, prima Stazione in Spagna.

Il treno speciale francese, che conteneva il vescovo di Perpignano, il prefetto, i generali Barry e Blanchette, ed il sig Lancelin, ingegnere in capo, lasciò Perpignano alle 10.45 ant., e non si fermò che a Banyals, piccolo porto di mare al piede dei contrafforti dei Pirenei

Dopo aver traversato Cerbère, ultima Stazione francese, ed il tunnel della frontiera, che ha una lunghezza di 800 m., le Autorità francesi sono discese a Portbou, e furono ricevute dalle Autorità spagnuole, tra le quali si trovavano il generale Bianco, capitano generale della Catalogna, il sig. Figuerola, ex-ministro delle finanze, e parecchi deputati.

Gl'invitati furono condotti nella sala di aspetto della Stazione, ove fu loro offerto il banchetto.

La linea sarà aperta ai viaggiatori col 23 corrente.

— Notizie telegrafiche giunte al *Times* lo informano che l'adunanza generale degli azionisti della Compagnia ferroviaria Madrid-Saragozza Alicante ha deliberato l'acquisto della linea da Siviglia ad Huelva, attualmente in corso di costruzione Parte di questa linea serve alle miniere di Rio Tinto, ponendole in comunicazione col porto di Huelva; quindi la Società, comprando l'intiera linea, si congiunge con questo porto, che le riuscirà di grande vantaggio. Ogni anno da Huelva si esportano 500,000 tonnellate di minerale greggio per l'Inghilterra; ma al porto stesso non fanno capo le merci importate in Siviglia, le quali si spingono fino a Cadice. Però, siccome la nuova linea sarà molto più corta, così è probabile che, quando essa sarà aperta, il commercio interno ed esterno si rivolgerà di preferenza al porto di Huelva. Esso è ben difeso e spazioso, e la Compagnia del Rio Tinto vi possiede già un molo sbarcatoio assai profondo, il quale faciliterà lo sviluppo del commercio di esportazione, che Siviglia e l'interno della Spagna, percorso dalla linea Madrid-Alicante, ha coll'Inghilterra. La lunghezza totale della rete appartenente alla Compagnia Madrid-Saragozza-Alicante è di 1600 chilometri. La nuova linea credesi sarà pronta fra 18 mesi, ed il capitale per costruirla viene fornito da un'emissione di 28,000 Azioni e 56,000 Obbligazioni.

**Ferrovie nel Brasile.** — La linea ferroviaria Don Pedro Secondo nel Brasile ha raggiunto il suo punto più elevato (di 1065 metri) alla distanza di 360 chilometri dalla città di Rio Janeiro. Tale punto trovasi nella traversata della gola di Juan Ayres nella catena di Mantiqueira, il cui punto più alto è il picco Itatioia a 2511 metri sul livello del mare. La catena dei Pirenei in Goyaz, per quanto non così elevata nei contorni come quella di Mantiqueira, è più alta di questa 300 metri e la più elevata del Brasile.

**Disastro in America.** — Un telegramma da Washington, 16, reca che un treno proveniente dal Connec

ticut ruppe il ponte, e cadde nel fiume di Farmongton. Vi furono molti morti e feriti

**Ferrovie nella China.** — L'*Osservatore Triestino* ha dalla China:

La demolizione della ferrovia di Woosung è cosa ormai decisa, e tutto il materiale sarà trasportato nell'isola di Formosa. Non v'è dunque, per ora, alcuna speranza di vedere introdotte delle ferrovie nell'Impero Celeste. Il grande ostacolo al progresso nella China è la superstizione, che offusca le menti anche dei più alto locati funzionarii.

# Notizie Diverse

**Strade provinciali.** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 dicembre p. p., con cui:

*Art.* 1. È rigettato il ricorso 28 maggio 1877 della Deputazione provinciale di Torino, col quale si chiede venga conservato fra le strade nazionali il tronco della strada del Monginevro da Susa ad Oulx.

*Art.* 2. Il tratto stesso di strada da Susa ad Oulx passerà col 1° gennaio 1878 nel novero delle provinciali, e quindi a carico della Provincia di Torino; e contemporaneamente, dalla data medesima sarà considerato come strada nazionale il tratto stradale, che dallo abitato di Oulx mette alla Stazione ferroviaria omonima, per tutti gli effetti previsti dalla vigente legge sulle opere pubbliche.

**Miniera di Monteponi.** — Domenica, 6 del corrente, nella miniera di Monteponi presso Iglesias, solennizzavasi l'inaugurazione della statua all'illustre e compianto presidente di quella cospicua Società, conte Carlo di Vesme. Assistevano il Sottoprefetto del circondario, il Sindaco d'Iglesias ed altri invitati. Il Direttore, ingegnere *Ferraris* Erminio, pronunziava quindi un forbito discorso, che fu applaudito calorosamente. Parlò poscia il Sindaco, cav. Perpiguano, il quale, ricordando le virtù dell'esimio estinto senatore Vesme, la sua perseverante operosità, i suoi meriti scientifici, i benefizii che la Sardegna ne ha ricevuti ed in ispecie la città d'Iglesias, di cui egli era distinto ed affezionato cittadino.

Il Direttore spediva telegraficamante notizia della compita solennità alla vedova Vesme ed all'Amministrazione della miniera Monteponi in Torino.

**Macchina appianatrice delle strade.** — Leggiamo nel *Sole* del 18:

Si fecero degli esperimenti con esito felicissimo, sulle strade inghiaiate e tagliate da carreggiate profonde, della macchina appianatrice del sig. Penati Giuseppe di Carlo da Monza, di cui ebbimo a parlare in occasione del primo esperimento fattone da Loreto a Crescenzago nella scorsa estate.

Questa macchina, che per la sua semplicità e il poco costo fu premiata alla recente Esposizione di Pavia, funziona in modo veramente ammirabile. In meno che non si dica, dove passa empie i solchi delle carreggiate, toglie ogni ineguaglianza, e riduce le strade perfettamente piane. In questi tempi, nei quali i Comuni, aggravati di spese, lasciano pur troppo deperire le strade per non sobbarcarsi ai gravi oneri della manutenzione, la macchina appianatrice Penati è un vero beneficio. Abbiamo veduto una lettera dell'egregio cav. Osculati, colla quale dichiara che, esperimentata ripetutamente quella macchina, l'ha trovata utilissima, non solo per la perfezione del servizio, ma anche pel grande risparmio di tempo e di spesa, che essa porta in confronto del lavoro di badilanti.

Alla Provincia, al Governo, ai Comuni quindi ed anche ai privati crediamo di raccomandarla, certi che per essa potremo vedere anche in miglior ordine le nostre strade erariali, provinciali e comunali.

**Il porta-torpedini Canati.** — Il *Caffaro* di Genova, del 9, ci apprende che nello stabilimento Ansaldo è stato testè fabbricato un porta-tordedini semovente sottomarino, che non ha d'uopo di equipaggio, e che fu inventato dal sig. Coda Conati, comandante del 32° fanteria.

Questa nuova macchina guerresca ha una lunghezza di 22 metri, un diametro interno di circa un metro e 15, e galleggia per mezzo di un natante della stessa lunghezza, il cui diametro interno è di 0.50. Questo per la parte superiore poi ha un ordigno, che gli permette di correre in tutte le direzioni.

**Lavori pubblici in Portogallo.** — Il Governo portoghese ha dichiarato libera la entrata del materiale da costruzione, delle macchine e utensili per l'agricoltura e l'industria in tutte le colonie

In Africa, nelle colonie d'Angola, di Benguela, del Capo Verde e di Monzabico, furono intrapresi dei grandi lavori di prosciugamento, affine di facilitare il dissodamento dei terreni e lo stabilimento di nuove industrie

**Nuovo canale in Asia.** — La *Gazzetta del Turkestan* annuncia che l'Amministrazione russa fece procedere attivamente ai lavori del canale, che deve attraversare il distretto situato vicino a Taschkend, chiamato il *Deserto della Fame*. Questo distretto, le cui emanazioni erano delle più funeste per gli abitanti della città, si troverà, appena che i lavori saranno finiti, bagnato da acque correnti, che lo purificheranno. Dal principio d'ottobre a metà novembre, da 6 a 900 operaj sono stati impiegati a scavare il canale, che ha di già 11 *verste* (la versta corrisponde a 1067 m.) di lunghezza.

**Tariffa telegrafica.** — Alla Camera francese venne presentato il 15 corr. un progetto di legge, che riduce la tassa telegrafica a centesimi 5 per parola e la percezione minima per un dispaccio a centesimi 50. A tal uopo si chiede un credito di L. 3,309,810, da dividersi così: 940,810 franchi pel personale delle linee telegrafiche, e 2,369,000 per materiali e lavori nuovi sulle linee.

**Telegrafia internazionale.** — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, annunzia:

1° Che l'Amministrazione rumena ha attivato gli Ufficii telegrafici di Nicopoli, Verbitza e Poradin (Bulgaria) alla corrispondenza telegrafica internazionale, colla tassa applicabile agli Ufficii rumeni;

2° Che è aperto un Ufficio telegrafico a Kars (Asia Minore), colla tassa degli Ufficii della Russia del Caucaso;

3° Che è sospesa dal 1° corrente la corrispondenza telegrafica colle località di Nissa, Viddino e Sofia (Turchia europea);

4° Che è interrotta la comunicazione telegrafica con Santa Lucia (Indie occidentali), mandandosi i telegrammi pel tratto interrotto con vapori speciali, che partono dalla Martinica tre volte alla settimana, senza mutazione di tassa.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano non perdette terreno neanche in questa settimana, per quanto le influenze generali e le particolari ad esso non fossero guari molto propizie. Non diede luogo, è vero, a transazioni di rilievo, ma fu negoziato sempre e tenuto tra il 682 al 684.

Quali criterii possano emergere rispetto alle Convenzioni ferroviarie dopo il gran fatto politico avvenuto in questi ultimi giorni, non si potrebbero ora presagere. Epperò i valori ferroviarii anch'essi nè salirono, nè scesero, e continuarono per la stessa via di prima. Le Azioni Meridionali oscillarono tra il 346 al 347; le Obbligazioni relative richieste a 240.50 e 241.25; i Boni stettero tra il 566.50 al 567.50 — Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 236 al 238.50; quelle della serie B, sul 233 al 234.50 — Le Pontebbane sul 367 al 368 — L'Alta Italia sul 253.50 al 255.

Alquanto sostenute a Parigi le Lombarde a 165 e 177; le Obbligazioni a 232 e 237; le Vittorio Emanuele a 233 a 234. Le Azioni Ferrovie Romane s'aggirarono sul 75 al 77; le Obbligazioni sul 252 al 254.

A proposito delle Lombarde, devesi notare che, dopo aver finito l'anno 1877 nelle brillanti condizioni già note, esse hanno progredito in una misura relativamente riflessibile. Da 165 salirono a 180. Devesi attribuire questo aumento alla speculazione tedesca, la quale vuole sperare che verrà distribuito

qualche dividendo dal guadagno fatto nell'anno. Ma una ripartizione si comprenderebbe difficilmente, quantunque, dai conti fatti, puossi calcolare su di un civanzo di 5 a 6 franchi per azione; però la necessità di ricostituire le riserve s'impone con forza.

Frattanto l'esercizio 1878 ha esordito nella prima settimana con un prodotto di 1,373,400 fr., che confrontato col prodotto dello scorso anno, presenta un aumento di 211,500; tale aumento è dovuto alla piccola velocità. Il prodotto chilometrico è stato, durante il suddetto periodo di fr. 613.96, contro 519.40 nel 1877, cioè del 18.20 per cento in più.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie** — 35ª estrazione del 10 gennaio 1878.

*Elenco delle Obbligazioni estratte col rimborso di L. 150.*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 387 | 89 | 798 | 3 | 516 | 47 | 543 | 63 | 380 | 13 | 824 | 41 | 266 | 97 |
| 55 | 18 | 638 | 1 | 529 | 69 | 863 | 91 | 526 | 6 | 90 | 60 | 94 | 79 |
| 162 | 27 | 848 | 40 | 27 | 27 | 531 | 9 | 695 | 41 | 499 | 49 | 391 | 66 |
| 430 | 63 | 775 | 40 | 218 | 72 | 866 | 9. | | | | | | |

*Elenco delle 160 Obbligazioni premiate.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Serie 766 | N. 27 | L. 50,000 | Serie 294 | N. 31 | L. 600 |
| » 882 | N. 1 | » 2,000 | » 789 | N. 32 | » 200 |
| » 476 | N. 55 | » 1,000 | » 558 | N. 26 | » 200 |
| » 509 | N. 56 | » 600 | » 820 | N. 82 | » 200 |

*Premii da L. 100*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 186 | 17 | 625 | 6 | 765 | 91 | 748 | 81 | 491 | 27 | 316 | 19 | 356 | 34 |
| 644 | 32 | 722 | 39 | 362 | 41 | 32 | 40 | 60 | 35. | | | | |

*Premii da L. 50.*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 30 | 744 | 6 | 774 | 78 | 198 | 86 | 487 | 8 | 4 | 22 | 27 | 22 |
| 372 | 47 | 511 | 69 | 462 | 71 | 97 | 19 | 689 | 62 | 295 | 98 | 450 | 93 |
| 431 | 58 | 722 | 34 | 761 | 2 | 228 | 81 | 579 | 75 | 887 | 1 | 474 | 39 |
| 227 | 78 | 581 | 8 | 852 | 82 | 646 | 84 | 726 | 82 | 669 | 12 | 294 | 67 |
| 46 | 48 | 797 | 59 | 571 | 67 | 262 | 98 | 632 | 38 | 507 | 33 | 243 | 98 |
| 164 | 30 | 608 | 84 | 346 | 80 | 378 | 80 | 569 | 23 | 322 | 20 | 314 | 59 |
| 269 | 46 | 266 | 62 | 256 | 97 | 655 | 71 | 108 | 17 | 774 | 98 | 857 | 69 |
| 240 | 4 | 562 | 52 | 627 | 86 | 319 | 87 | 848 | 89 | 112 | 57 | 738 | 67 |
| 709 | 33 | 484 | 56 | 338 | 53 | 323 | 57 | 294 | 3 | 594 | 61 | 323 | 6 |
| 727 | 53 | 573 | 5 | 319 | 5 | 717 | 42 | 389 | 11 | 651 | 33 | 260 | 61 |
| 287 | 7 | 418 | 24 | 363 | 38 | 602 | 97 | 497 | 84 | 678 | 59 | 641 | 29 |
| 763 | 26 | 222 | 50 | 828 | 1 | 226 | 38 | 775 | 18 | 163 | 78 | 384 | 41 |
| 290 | 41 | 431 | 38 | 620 | 31 | 107 | 22 | 480 | 41 | 495 | 14 | 603 | 87 |
| 725 | 19 | 762 | 39 | 726 | 27 | 819 | 91 | 114 | 44 | 183 | 90 | 31 | 32 |
| 295 | 18 | 773 | 1 | 73 | 79 | 280 | 23 | 883 | 36 | 210 | 87 | 177 | 98 |
| 266 | 85 | 769 | 58 | 719 | 86 | 647 | 63 | 83 | 69 | 625 | 77 | 640 | 42 |
| 353 | 93 | 849 | 79 | 601 | 37 | 163 | 45 | 700 | 1 | 518 | 47 | 405 | 24 |
| 882 | 66 | 529 | 8 | 21 | 11 | 410 | 62 | 190 | 27 | 631 | 7 | 54 | 39 |
| 136 | 8 | 252 | 69 | 8 | 22 | 118 | 98 | 577 | 29 | 739 | 54 | 846 | 73 |
| 768 | 34 | 863 | 33 | 855 | 29 | 572 | 84 | 703 | 67 | 365 | 15 | 266 | 46 |

Il pagamento dei sovra dettagliati rimborsi e premii verrà eseguito a partire dal 10 luglio 1878 in avanti dalla Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 aprile 1878.

## CONVOCAZIONI

**Banca di Genova** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Genova, sede sociale, per l'approvazione del bilancio 1877 e relativo dividendo, per la riduzione del capitale sociale da 7 a 6 milioni di lire, per altri provvedimenti relativi, e per la nomina di 4 amministratori.

**Banca di Pinerolo** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 febbraio p. v. in Pinerolo, sede sociale, per udire la relazione del Presidente e dei Censori, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di amministratori e 2 censori.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca di Genova** — Dal 15 corrente si paga agli azionisti L. 15 per azione, cioè L. 10 per interessi e L. 5 per maggiori utili.

**Banca Nazionale** — Dal 4 febbraio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo del secondo semestre 1877 fissato in L. 51 per azione.

# Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 5° tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel colle dell'Argentera, compreso fra il rivo S. Sebastiano inferiormente a Bersezio e l'abitato di Argentera, della lunghezza di metri 4073.10, in diminuzione dell'importo di L. 65,708.89, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria fra l'abitato di Borgoratto e S. Martino d'Albare, per l'importo di L. 120,000. Deposito L. 12,000.

— Il 30 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto del 1° tronco della strada provinciale dalla Nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il torrente Cecita per la Sella del Pantano e la Tomba di metri 2, della lunghezza di m. 7,654.50, per la presunta somma di L. 113,347.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale Brienza-Montemurro, compreso fra l'abitato di Marsiconuovo ed il ponte sul fiume Agri, della lunghezza di m. 16,965, per la presunta somma di L. 379,300. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria comunale di Cirigliano, che, partendo dall'abitato dello stesso Comune, raggiungerà la strada provinciale Oliveto-Stigliano, della lunghezza di m. 7047.50, per la presunta somma di L. 77,820.89. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di S. Paolo Albanese verso Orsosimo, della lunghezza di m. 5409.07, per la presunta somma di L. 60,516.14. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 6500 in valuta legale, o rendita D. P.

— Il 4 febbraio p. v., presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di manutenzione delle opere del porto di Napoli pegli anni 1878-1882, e per il presunto importo annuo di L. 11,400, e quindi in complesso pel quinquennio L. 57,000. Deposito interinale L. 1500 in denaro o biglietti di B. N.; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 84,000 di piombo diverso filato per l'importo di L. 63,000. Consegna alla stessa Direzione di 44,000 chil. in giorni 40, e di chil. 44,000 in giorni 80. Deposito L. 6300, in contanti o rendita D. P.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

## SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.

**(Continuazione, vedi numero precedente).**

*Servizio del Traffico* — 3ª *Divisione*

Bendoni Girolamo, capo stazione, Reggio, L. 1.35 ; Benatti Ferrante, S. C. Stazione, id. 1.00 ; Podestà Girolamo, id. id. 0,75; Rossi Davide, Gestore, id. 0,75; Zini Augusto, id. id. 1.00; Macciò Tommaso, impiegato, id. 0.75; Chiovato Roberto C. Stazione S. Ilario, 1.00; Dolazza Davide, C. Stazione Parma 1.75; Alinovi Lottario, S. C. Stazione, id. 1.00; Signorini Ottavio, S. C. Stazione, id. 0,90 ; Dall'Aglio Germano, Gestore, id. 1.35; Pasini Candido, id. id. 1.00; Ortalli Demetrio, impiegato id. 0.75; Dovara Pio, id. id. 0.75; Hazon Arturo, id. id. 0.60; Anelli Gaetano, id. id. 0.60; Racheli Anneto, id. id. 0.60; Gambetta Fortunato, id. id. 0.90; Gasparini Giulio, id. id. 0 90; Zinzani Ettore, id. id. 1.00; Romani Enrico, id. id.0.75; Bergonzi Pietro, id. id. 0.90; Selicorni Tommaso, C. Stazione C. Guelfo, 2.00 ; Gotti Ercole, impiegato, id. 1.00 ; Tarozzi Armando, C. Stazione, Borgo S. Donnino, 1.00 ; Meriggi Ernesto, impiegato, id. 0.50 ; Gerra Giuseppe, assistente, 0,50 ; Terri Giovanni, id. id. 0.50; Bresciani Pio, capo-squadra, id. 0.50; Vescovo Vittorio, C. Stazione Alseno, 0,85 ; Guarini Edoardo, impiegato id. 0.65; Montini Carlo, C. Stazione, Pontenure 0.90; Casella Vincenzo, impiegato id. 0.60.

Bazzi Giuseppe, Ispettore, Piacenza, L. 3.00; Terzaghi Enrico, impiegato, id. 1.00; Lamma Aniceto, Telegª Viag.te id. 1.00; Silombria Stefano, C. Stazione, id. 2.00; Giorgi Raffaele S. C. Stazione, id. 1.00 ; Fulcini Augusto, id. id. 1.00 ; Colombo Girolamo, id. id. 1.00; Sartori Filippo, Gestore id. 1.00; Santini Raffaele, id. id. 1.50; Mazza Alessandro, impiegato id. 0.50; Mauro Giuseppe, id. id. 0.50; Mazzanti Giuseppe, id. id. 0.50; Ambrosini Attilio, id. id. 0.50; Rigali Goffredo, id. id. 0.50; Bardi Guido, id. id. 1.00 ; Pollastrini Celestino, id. id. 1.00; Gianani Antonio, id. id. 0.50; Galletti Cesare, id. id. 1. 1.00 ; Farelli Paolo, id. id. 0.50 ; Sommariva Angelo, id. id. 0.50; Naldi Giovanni, id. id. 0.50; Rossi Pasquale, id. id. 1.00; Borghesio Ercole, id. id. 0.50 ; Cisotti, assistente, id. 0.50 ; Biraghi Giuseppe, control. viag.° id. 0.50 ; Campani Ranieri, id. id. 1.00; Mastripieri Galeno, C. Stazione, S. Nicolò, 2.00; Bonnet Pietro, impiegato, id. 1.00; Petroncini Alfonso, Capo Stazione Rottofreno, 1.00; Ambrosi Alessandro, impiegato, id. 1.00 ; Ghelfi Giuseppe, C. Stazione Arena Po, 1.00 ; Calzinari Alberto, impiegato, 1.00; Brembilla Angelo, g. eccentr. 0.50; Cordini Giuseppe, id id. 0.50; Bussolini Pietro, id. id. 0.50; Visconti Filippo, C. Stazione Broni, 2.00; Restelli Mario, impiegato 1.00; Cappa Innocenzo, assistente 1.00; Barocelli Giuseppe, C. Stazione, S. Giulietta 1.00.

Valle Delfino, C. Stazione Casteggio, 1.00; De Benedetti Giovanni, impiegato id. 0.50 ; Forni Pietro, assistente, id. 0.50 ; Ritter Luigi, C. Stazione Voghera, 1.50 ; Alfieri Antonio, S. C. Stazione, 1.00; Ingarami Carlo, id. id. 1.00; Zaini Fabrizio Gestore, id. 1.50; Minassi Rocco, id. id. 1.50; Donati Edoardo, impiegato, id. 0.75; Livraga Lodovico, id. id. 1.00; Brega Domenico, id. id. 0.75; Armandola Cesare, id. id. 1.00; Pasquali Carlo, id. id. 1.00; Perdoni Antonio, id. id. 1.00 ; Manzini Luigi, id. id. 0.75; Calestani Onofrio, id. id. 1.00 ; Lombardi Giuseppe, C. Stazione, Pontecurone 1.00; Restelli Cesare, impiegato, id. 1.00; Boselli Giovanni, assistente, id. 0.50; Codogni Palamede, C. Stazione Tortona, 2.00; Girotti Raffaele, S. C. Stazione, id. 1.00 ; Bassani Emilio, id. id. 1.00 ; Calzolari Ottavio, Gestore, id. 1.00; Pellegrini Cesare, id. 1.00; Marini Ortenzio, id. id. 1.00; Ambrosini Leonida, impiegato, id. 1.00; Tencone Eugenio, id. id. 1.00; Granata Giovanni, id. id. 1.00; Gasparri Alessandro, id. id. 1.00; Crespi Antonio, C. Stazione S. Giuliano P. 1.00; Rapetti Attilio, impiegato id. 1.00; Wottasech Massimiliano, C. Stazione, Spinetta, 1.00; Bacciocchi Pio, impiegato, id. 0.50; Peri Emilio, g. eccentr. id. 0.50; Palenzona Antonio, id. id. 0.50; Raggi Ferdinando, Capo Stazione, Pozzuolo, 1.00; Corvi Domenico, impiegato id. 0.75; Cioni Ferdinando, impiegato, Porcari 1.50; Miniati Angelo, C. conduttore Pisa P. V. 0.50 ; Sartori Antonio, id. id. 0.50 ; Stagni Carlo, contr. viag. id. 0.60; Manetti Ranieri, C. cond. id. 0.50; Risaliti Arturo, g. freno, id. 0.50; Bonacina Valerio, S. Capo cond. princ. id. 0.50.

Valentini Felice, S. C. Cond. princ.le Genova P. V. 0.75 ; Fornelli Giovanni, cont. viag. id. 0.75; Nay Giovanni, id. id. 1.00 ; Ferrari Italo, C. cond. id. 0.50 ; Pasini Camillo, id. id. 0.75 ; Navotti Cesare, id. id. 0.50 ; Ranza Girolamo, id. id. 0.50; Rubli Giuseppe, cond. id. 0.50; Colucci Edoardo, g. freno id. 0.50; Papi Luigi. id. id. 0.50; Prandi Cesare, S. C. cond. prin. Bologna P. V. 1.00; Magni Costantino, C. cond. id. 1.00.

2ª *Divisione* — Milano.

Ponzone comm. Luigi, C. traf. Milano, L. 7.50; Fabani ing. Pietro, Isp. prin. 4.00; Roncaldier cav. Edoardo, id. id. 3.00; Brughiera Achille, id. id. 3. ; Donadio cav. Giovanni, id. id. 3.; Rusca C. cav. Filippo, id. id. 3.; Querini Nuzio , id. id. 3.; Craveri cav. Francesco, id. id. 3. ; Belinzaghi Alessandro capo uff. id. 2. ; Ranci Paolo, S. cap'uff. id. 2. ; Bizzozero Giovanni, id. id. 2.; Porta Giuseppe, id. id. 2.; De Galateo avv. Antonio, legale, id. 2.; Zanoni Enrico, agente rip.e id. 2. ; Ornago Ignazio, con. teleg. id. 2. ; Brambilla Pietro, contabile, id. 1.50 ; Caimi Carlo, id. id. 1.50 ; Monetti Francesco, id. id. 1.50; Marcionni Edoardo, cont. id. 1.50; Rossini Achille, id. id. 1. ; Santambrogio Dr Diego, id. id. 1. ; Filippini Ettore, id. id. 1.50; Cossetti Luigi, id. id. 2.; Boerio Rinaldo, id. id. 1. ; Donadon Emilio, id. id. 1.50; Levi Israel id. id. 1.; Cattaneo Eugenio, id. id. 1.; Canetta Agide, applicato, id. 1. ; Salvioni Antonio, id. id. 0.75; Reinach Edoardo id. id. 0.50; Baila Santino, id. id. 1.; Rabboni Emilio, id. id. 0.50; Schenini Pietro, id. id. 1. ; Carugati Carlo, id.id. 0.50; Morini Michele, id. id. 1. ; Rosso Michele, id. id. 0.50 ; Ceriani Carlo, id. id. 1. ; Pelosi Luigi, id. id. 0.50 ; Vecchia Ferdinando, id. id. 0.50 ; Tirelli Cesare, id. id. 1.50 ; Corradini Giulio Cesare, id. id. 0.50; Ermoli Alessandro, id. idem 0.50; Tucci Carlo, id. id. 0.50; Ornago Giuseppe , id. id. 1.; Rizzotti Luigi, id. id. 1.10; Visconti Amilcare, id. id. 1. ; Morazzoni Raffaele, id. id. 0.50; Mauri Antonio, id. id. 0.50; Filippini Angelo, id. id. 1.; Castellani Egisto, telegª viag.te id. 1.05; Gabrielli Luigi, id. id. 1.50 ; Coglievina Marco, applicato, id. 1.; Osma Dr Carlo, id. id. 1.; Bonacina Augusto impiegato, id. 1.

*Stazioni*: Sartori Pietro, C. Stazione, Albizzate, 1.; Sartori Feroldi Elvira, ff. impiegato id. 0.50 ; Pavia Ambrogio, Assistente, id. 0.70; Moratti Pietro, g. eccen. id. 0.70; Guenzani Pietro, id. id. 0.70 ; Merlini Francesco, C.° Stazione, Arcore, 2.0 ; Zucchi Roberto, assistente, id. 0.50 ; Guerra Domenico, capo squadra, Asigliano 1. ; Ferrari-Bardile Antonio assistente id. 1.; Bianchi Abele, ff. C. Stazione, Acquanegra, 2.; Tornaghi Pietro, C. Stazione, Abbiategrasso , 1. ; Viganò Antonio, impiegato id. 1.; Cantini Giovanni, C. Stazione, Arona, 2.; Roncoroni Carlo, S. C. Stazione, id. 1. ; Polver Pietro, Gestore p. v. id. 1.; Albertini G. Battista, impiegato, id. 1.; Pirola Pasquale , id. id. 1.; Rossi Michelangelo, cap'uff. tel° id. 1. ; Bicelti Cesare, impiegato, id. 1. : Fontana Valerio, id. id. 0.70; Perelli Roberto, id. id. 0.50; De-Ponti Francesco id. id. 0.50; Rossi Francesco, Gª Magaz. id. 0.50; Rigone Felice, impiegato, id. 1. ; Grassi Gaetano, capo squadra, idem 0.50; Martinetti Eugenio, Gestore g. v. id. 1.: Pannoncini G. impiegato, id. 1. ; Giussani Giuseppe, id. id. 1. ; Baronio Giuseppe, id. id. 1. ; Bettioli Vincenzo, id. id. 0.50; Franceschini Giov.: id. id. 1. ; Omegna G. Battista, C. Stazione, B. Vercelli, 2.; Gamberoni Giovanni, assistente, id. 1.

Enria Giovanni, C. Stazione, Biella, 1.35; Lanfranco Domenico, impiegato, id. 0.90; Rocchi Cario, id. id. 0.75 ; Ferrari Antonio, id. id. 0.50; Campiotti Luigi, c. cond. id. 0.75; Marchiaro Giovanni, cond. id. 0.50; Bona Carlo, assist. id. 0.50; Ramella Giovanni, id. id. 0.50; Abbate Tranquillo, conduttore id. 0.50; Scala Vincenzo, capo cond. id. 0.60; Berra Antonio, impiegato, id. 0.50; Perotto Carlo, id. id. 0.75 ; Manrier Enrico, Gestore, id. 0.90; Gazzino Paolo, c. manovra, id. 0.60 ; Pravetone Luigi, c. squadra, id. 0.50 ; Rimoldi Carlo, id. id. 0.50; Savio Angelo, manovale id. 0.50; Merli Annibale, gestore id. 1.05; Marchisio Francesco, impiegato, id. 0.60; Torre Epaminonda, id id. 0.65; Vismara Luigi, id. id. 0.65; Cozzi Gaetano, manovale, id. 0.50; Perfetti Angelo, assistente, id. 0.50 Traversi Angelo, id. id. 0.50; Siletti Fortunato, id. id. 0.50; Rissolio Giacomo, C. Stazione, B. S. Martino, 2. ; Aimonetti Giuseppe, assistente, id. 1. ; Micheli Marino, C. Stazione, B. Lavezzano, 2.; Spera Giuseppe, id. Belgiojoso , 1. ; Carrari G. Battª, id. Borgoticino, 1.; Steffenone Giuseppe, id. Borgomanero, 1.; Manfrin Giuseppe, impiegato , id. 1.; Masselli Cesare, id. id. 0.50; Baccini Luigi, C. Stazione, Bagnolo, 1.0; Doria Carlo, id. Brandizzo, 1.; Turco Rocco, g.ª eccen.ª id. 0.50; Bena Luigi, id. id. 0.50; Balconi Desiderio, c. squadra, id. 0.50; Ferri Angelo, manovale, id. 0.50; Rocatti Giovanni, id. id. 0.50.

Landriani Giuseppe, capo Stazione, Busto Arsizio, 1.; Zucarelli Francesco, impiegato, id. 0.75; Scotti Luigi, id. idem 0.60; Usellini Raffaello, id. id. 0.60; Santambrogio Domenico, capo squadra, id. 0.50; Guastamiglio Giuseppe, manovale, id. 0.50; Porro Angelo, g. eccen. id. 0.50; Crespi Michele, id.id. 0.60; Sinibaldi Antonio, assistente, id. 0.50; Fumagalli Angelo manovale, id. 0.50; Mociardini Angelo, g. eccen. id. 0.50; Goria Michele, capo Stazione, Bellinzago, 1.; Bossi Rabaglio, id. Bressana, 5.00; Lovagnini Carlo, g[e] eccen., id. 1.; Maestri Antonio, id. id. 1.; Picozzi Napoleone, assistente, id. 1.; Garbagnoli Pietro, manovale, id. 1.50; Tibiletti Antonio, impiegato Balzola, 0.50; Giannini Pietro, C. Stazione Corteolona 1.; Pecorara Ettore, id. Codogno, 2.; Brutti Leonida, Sotto capo, id. id. 2.; Franchi Angelo, impiegato, id. 1.; Bontardelli Angelo, id. id. 0.50; Peroni Giuseppe, id. id. 1.; Bizzi Achille, gestore, id. 1.; Menefoglio Paolo, impiegato, id. 1.; Crotta Oscare, id. id. 1.; Mathieu Maurizio, gestore, Camerlata S[o], 1.; Carabelli Giuseppe, impiegato, id. 1.; Lumini Antonio, C. Stazione Carimate, 1.50; Ciceri Angelo, id. Candia Lom[a] 1.; Gamaleri Carlo, id. Candelo, 0.50; Brasca Bernardo assistente, id. 0.50; Rampoldi Pompeo, Deleg. soc.e, Chiasso, 2.; Corosimo Stefano, c. Stazione Cerniago, 1.; Gibelli G.: Batt[a], ff. assistente, id. 0.50; Arighi Francesco, g. eccen. id. 0.50; Porta Martino, id. 0.50; Bedogni Filippo, capo Stazione Calcababbio, 0.50; Oytana Giuseppe, id. id. Casale, 2.50; Pontiggia Pietro, id. S. capo, 1.; Annovazzi Cesare, impiegato, id. 0.75; Concina Vincenzo, id. id. 0,75; Casazza Federico, id. id. 0.75; Zocchi Carlo, gestore, id. 1.; Sibona Gaspare, idem id. 1.; Cesaris Cesare, Imp. provv. id. 1.; Giacosa Giuseppe, id. id. 1.; Berruti Francesco, id. id. 1.; Pavia Vincenzo, g. magaz. id. 0.75; Cisari G. Batt.a, appl. prov. id. 1.; Bernasconi Pietro, C. Stazione Camnago, 1.; Fumagalli Giuseppe, C. Stazione Castelalforo, 1.; Mazzacurati Benedetto, id. Casalpusterl. 2.00, Ferrari da Grado Angelo, id. Calolzio, 1.00; Moroni Lorenzo, id. Cavatigozzi, 1.; Sgambati Pietro, g. eccentrica, id. 0.50; De Bosio Giovanni, C. Stazione Como 1.50; Tettamanti Primo, gestore id. 0.75; Giudici G. Battista, impiegato, id. 0.75; Cosarico Giosuè, id. id. 0.75; Pinaroli Pietro id. id. 0.75; Colombo Giacomo, bagagliere, 0.90; Balzaretti Vincenzo, impiegato, id. 0.75; Vacca G. Batt.a, id. id. 0.75; Bornaghi G. Batt.a, id. id. 0.50; N. N. c. Stazione Castaldagogna, 1.00; Reina Pietro, g. eccen. id. 0.50; Marchesi Giacomo, manovale, id. 0.50; Reina Clotilde, g. sbarre, id. 0.50; Nicolini Antonio, capo Stazione, Cernusco M. 2.; Niccolini Eugenio, assistente avv. id. 1.00; Bianchi Luigi, C. Stazione, Cava Carbon[a], 2.; Guicciardi Luigi, id. Certosa, 1.; Panizza Emilio, id. Cremona, 2.; Conti Armindo, s. c. Stazione, id. 1.; Nalato Carlo, gestore, id. 1.; Leggi Alessandro, impiegato, id. 1.; Olginatti Alessandro, id. id. 1.; Rossi Adriano id. id. 1.; Pollarolo Francesco, id. id. 0.50; Croff Emilio, id. id. 1.00; Mangini Fortunato, assistente, id. 0.50; Cao Probo, gestore, id. 2.; D'Adda Febo, impiegato, id. 0.50; Stixa Antonio, id. id. 0.50; Chierichetti Domenico, id. id. 1.; Castelli Vincenzo, C. Stazione Corsico, 1.; Ferrari Carlo, id. Cava Manara, 2.00; Lolla Giuseppe, assistente, id. 0.75; Milanesi Francesco, g. eccen. id. 0.50; Valvassori Luigi, id. id. 0.50; Botta Cesare, manovale, id. 0.50.

Torazzi Ernesto, impiegato Valenza, 0.50; Polloni Giacomo, C. Stazione Chivasso, 2.50; Azario Felice, gestore, id. 1.; Moja Francesco, capo stazione Desio, 2.; Priola Michele, id. Ferrera, 1.; Barbieri G. Battista, assistente, id. 0.50; Grignani Pietro, capo stazione Gazzada, 1.00; Barzaghi Giuseppe, assistente, id. 0.50; Galli Teodoro, g[e] eccen. id. 0.50; Casartelli G. Batt.a, id. id. 0.50; Bazzi Ampellio, capo stazione, Giarole 1.; Ravello Luigi, id. Gallarate, 5.; Serafini Emilio, gestore id. 3.; Sampietro Tobia, impiegato, id. 2.; Barbonaglia Casimiro, id. id. 2.; Bonacosa Roberto, id. id. 2.; Agnesetto Giorgio, imp. avv. id. 2.; Verganti Innocente, id. prov. 2.; Grossi Annibale, id. id. 2.; Campini Avventino, capostazione Gozzano, 5.; Bardelli Giuseppe, impiegato, id. 5.; Borla Enrico, id. prov. id. 5.; Sasso Vittorio, assistente, id. 1.; Piacentini Bassiano, cond.re, id. 1.; Croci Silvio, capo cond.re, id. 1.50; Arimondi Francesco, capo stazione, Ivrea, 2.; Gola Francesco, gestore p. v. id. 1.50; Gonella Michele, imp.o id. 1.; Bertoldo Pietro, id. idi 1.; Bonacina Carlo, id. id. 1.; Ternengo Giovanni, id. id. 1.; Bianco Ferdinando, id. id. 1.; Gautiero Eugenio, id. id. 1.; Gola Enrico, id. id. 1.; Pettinelli Gaetano, C. Stazione Lecco, 3.; Ronchi Luigi, gestore g. v. id. 2.; Fumagalli Oribasio, id. p. v. id. 2.; Polotti Oreste, impiegato, 2.; Galvagna Carlo, id. id. 1.; Briarava Gerolamo, impiegato, id. 2.; Pettinelli Luigi, id. id. 1.; Brambilla Palamede, assistente, id. 0.50; Geronimi Fratelli, Impresa Bastagi, id. 3.; Bignami Ciseriano, C. Stazione Lodi, 2.; Ripamonti Pietro, sotto capo id. 1.50; Bondini Giuseppe, gestore, id. 1.50; Sperati Gaetano, assistente, 0.50; Germagnoli Antonio, id. id. 0.50; Donadio Luigi, id. id. 0.50; Gobbi Oreste, impiegato, id. 1.; Mentaschi Edoardo, Capo Stazione Locate, 1.; Ferreri Francesco, id. Livorno Vercellese, 2.; Grana Paolo, assistente id. 0.50; Sartoris Francesco, c. squadra id. 0.50; Giovanelli Vespasiano, C. Stazione Legnano 2.; Pasta Giovanni, impiegato, id, 1.; Lanzani Giovanni, g. magazz. id. 0.50; Bajardini Carlo, assistente, id. 0.50; Bonasi Giustiniano, id. id. 0.50; Valera Luigi, capo squadra, id. 0.50; Farè Federico, g. stazione, id. 0.50; Cobelli Faustino, g. eccen. id. 0.50; Cazzaniga Agostino, id. id. 0.50; Ricotti Ambrogio, id. id. 0.50; Nebuloni Pasquale, manovale, id. id. 0.50; Cazzaniga Carlo, id. id. 0.50.

Carati Renzo, C. Stazione Milano C., 2.50; Della Valentina Emilio, id. id. 1.50; Terzaghi Alessandro, gestore, id. 1.50; Rainoni Antonio, impiegato id. 1.; Bolis Cesare, id. id. 1.; Bazzoni Giuseppe, id. id. 1.; Simoncini Simoncini, id. id. 1.; Cassani Giulio, id. id. 1.; Bianchi Luigi, id. id. 1.; Pavesi Adolfo, id. id. 1.00; Gerosa Giuseppe, Imp. capo B. id. 1.00; Robiati Carlo. impiegato, id. 1.50; Elia Ettore, S. C. Stazione id. 1.; Smolka Luigi, id. id. 1.; Predazzi Luigi, id. id. 1.; Gatti Luigi, impiegato, id. 1.; Agnesina Alessandro, S. capo Stazione, id. 1.; Morini Cesare, impiegato id. 1.; Proserpio Davide, id. id. 1.; Bellazzi Francesco, id. id. 1.; Zappellini Luigi, id. id. 1.0; Andreoli Carlo, id. id. 2.; Pittan Domenico, id. id. 1.00; Ghisalberti Antonio, id. id. 1.00; Tibiletti Giuseppe, C. cond. p., Milano, 1.50; Pilcni Guglielmo, S. C. cond. princ. id. 1.; Colla Carlo, contr. v.e. id. 1.; Confalonieri Luigi, id. id. 1.; Brianza Luigi, sot. cap. cond. p.le Alessandria, 1.; Riva Luigi, capo cond. Milano, 1.; Belloni Marco, controll.re v. id. 1.; Crotto Cesare, capo cond. idem 1.; Leoni Bortolo, id. id. 0.50; Boldi Pietro, id. id. 0.50; Pinottini Achille, cont. viagg.e Novara, 0.50; Daniotti Luigi, capo cond. Milano, 0.50; Strada Antonio, id. id. 0.50; Rizzini Antonio, C. Stazione, Scalo merci Milano p. g. 1.35; Picasso Antonio, gestore id. 1.20; Pittan Raffaello, impiegato id. 0.85; Pozzi Giuseppe, id. id. 0.50; Zerboni Vittorio, id. id. 0.75; Sartirana Achille, id. id. 0.70; Lombardi Luigi, id. id. 1.20; Sommaruga Angelo, sotto capo id. 1.25; Giussani M. impiegato, id. 0.75; Sommavilla Francesco, id. id. 0.90; Capriata Antonio, id. id. 0.60; Gandini Carlo Cesare, id. id. 0,85; Foldi Andrea, id. id. 0.90; Finoli Angelo, id. id. 0.90; Folatti Achille, id. id. 0.90; Villa Ernesto, id. id. 1.; Azimonti Vincenzo, id. id. 0.60; Galli Santino, id. id. 0.60; Viscontini Carlo id. id. 0.50; Sartorelli Giovanni, id. id. 0.55; Fino Giovanni, sotto capo, id. 1.; Ripari Ettore, impiegato, id. 0.50; Magistrelli Achille, id. id. 0.50; Pais Francesco, id. id. 0.50; Ronchi Luigi, id. id. 0.50; Martinelli Roberto, id. id. 0.75; Brughera Achille, C. Stazione Milano p. t. 1.; Taccani Achille, impiegato id. 0.70; Buccellati Angelo, id. id. 0.50; Siepi Antonio, gestore id. 1.; Mussi Vittore, impiegato id. 0.50; Negri Luigi, id. id. 0.50; Besozzi Riccardo, id. id. 0.50; Squillari Antonio, gestore, id. 1.; Segagni Cesare, impiegato, id. 0.50; Dalla Vecchia Giovanni, id. id. 0.50; Carena Guglielmo, id. id. 0.50; Pasanisi Michele, sotto capo stazione, id. 0.83; Cereda Ambrogio, impiegato id. 0.50; Riva Domenico, c. stazione Mercenasco, 0.50; Melloni Silvio, id. Mede, 1.; Signorelli Giovanni, impiegato id. 0.50; Carini Luigi, assistente id. 0.50; Carpeggiani Gildardo, reggente, Motta S. Dam[o], 0.50; Zaina Angelo, assistente Miradolo, 0.50; Orlandi Carlo, capo stazione Manerbio, 2.00.

Scotti Antonio, capo stazione Monza, 1.35; Aschieri Giuseppe, sotto capo id. 1.05; Bossi Giovanni, gestore p. v. 0.80; Tornielli Plinio, impiegato, id. 0.65; Guana Edoardo, id. id. 0.80; Zanchi Giulio, id. id. 0.65; Ghidini Francesco, id. id. 0.60; Pera Enrico, id. id. 0.60; Ghezzi Achille, id. id. 0.50; Castelli Giuseppe, capo stazione, Montanaro, 2.00; Pellegrino Carlo, id. Melegnano, 0.50; Sacchi Angelo, impiegato id. 0.50; Del Duca Andrea, assistente, id. 0.50; Belluschi Pietro, capo stazione Mortara 2.; Cuniolo Pietro, sotto capo id. 1.; Tosi Cesare, gestore p. v. id. 1.; Mazzini Edoardo, ff. gg. id. 1.; Moreschi Federico, impiegato, id. 1.; Brughera Giuseppe. id. id. 1.; Ronchi Emilio, id. id. 1.; Citterio Federico, id. id. 1.; Spagna Attilio, id. id. 1.; Seves Arcangelo, id. id. 1.; Roncaglion Carlo, capo squadra id. 1.; Cortese Giuseppe, C. stazione Moncalvo, 1.0; Faveri Alfonso, impiegato id. 1.; Romano Paolo, assistente id. 0.50.

(*Continua*).

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 2ª Settimana.

**PRODOTTI** *dall'8 al 14 gennaio* 1878.

| | 1877 | 1878 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3423 | 70 | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 600,145.40 | 578,817.65 | 21,327.75 | » |
| Merci a grande velocità . . | 190,774.70 | 205,891.70 | » | 15,117.00 |
| Merci a piccola velocità . . | 704,996.12 | 673,574.50 | 31,421.62 | » |
| *Totale dei prodotti ferroviari* | 1,495,916.22 | 1,458,283.85 | 37,632.37 | » |
| *Navigazione sui laghi* . . . | 11,462.80 | 11,312.13 | 150,67 | » |
| Totale della settimana. . . | 1,507,379.02 | 1,469,595.98 | 37,783.04 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *al* 14 *gennaio* 1878

| | 1877 | 1878 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 1,195,795.65 | 1,174,463.70 | 21,331.95 | » |
| Merci a grande velocità . . | 375,619.80 | 406,217.25 | » | 30,597.45 |
| Merci a piccola velocità . . | 1,417,929.17 | 1,356,760.15 | 61,169.02 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 2,989,344.62 | 2,937,441.10 | 51,903.52 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 22,596.05 | 22,756.33 | » | 160.28 |
| Totali . . . . . . . . . | 3,011,940.67 | 2,960,197.43 | 51,743.24 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 2ª settimana . . . | 428.26 | 426.03 | + 2.23 | + 0.52 |
| Prodotti totali . . . | 855.81 | 858.15 | — 2.34 | — 0.27 |

## Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1877

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1877 | 1,446.— | 429,376.76 | 296.94 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,446.— | 520,306.33 | 359.82 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . . | » | — 90,929.57 | — 62.88 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877 | 1,446.— | 21,678,915.84 | 14992.33 |
| Introiti corrisp. nel 1876 | 1,446.— | 21,505,019.03 | 14872.07 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . | » | + 173,896.81 | + 120.26 |
| **RETE CALABRO-SICULA** | | | |
| Prodotti settimanali 1877. | 1,141.— | 180,639.81 | 158.32 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,063.— | 177,661.98 | 167.13 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877 . . . . | + 78.— | + 2,977.83 | — 8.81 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877. | 1,104.76 | 7,138,094.78 | 6,461.22 |
| Introiti corrisp. nel 1876 . | 1,001.94 | 6,059,013.35 | 6,047.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . . | +102.82 | +1,079,081.43 | +413.94 |

## Strade Ferrate Romane

44ª Settimana — *Dal* 29 *ottobre al* 4 *novembre* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 503,524.19 | 15,950.50 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 553,051.85 | 17,520.00 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno. . . | — | 49,527.66 | 1,569.50 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 9.bre 1877 . | 1,646 | 23,076,242.71 | 16,614.11 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 22,386,022.97 | 16,109.03 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 690,219.74 | 505.08 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO Quantità | LINEA VICENZA-SCHIO Importo | LINEA TREVISO-VICENZA Quantità | LINEA TREVISO-VICENZA Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# ANNUNZI

# SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
# STRADE FERRATE MERIDIONALI

L'Adunanza generale straordinaria degli Azionisti del giorno 17 corrente, in continuazione di quella del 29 dicembre 1877, che a detto giorno erasi prorogata, essendo andata deserta per mancanza del numero di Azionisti presenti prescritto dall' articolo 24 degli Statuti, per la validità delle deliberazioni, per deliberazione del Consiglio d'Amministrazione una nuova Assemblea generale straordinaria, a forma dell'articolo 25 degli Statuti stessi, è convocata pel giorno 28 febbraio 1878, a mezzodì, alla sede della Società in Firenze, via Renaj, N. 17, col seguente

## ORDINE DEL GIORNO:

**a.**

Approvare le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1876 con l'atto addizionale del 20 novembre 1877.

**b.**

Approvare la Convenzione 20 novembre 1877, colla quale la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali si è obbligata ad assumere l'esercizio delle Strade Ferrate *dell'Adriatico*.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, potrà esser fatto dal 14 a tutto il 18 febbraio prossimo venturo:

a *Firenze*, alla Cassa centrale della Società;
a *Napoli*, alla Cassa succursale dell'Esercizio;
a *Torino*, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, alla Cassa Generale;
a *Milano*, presso il signor Giulio Belinzaghi;
a *Livorno*, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Parigi*, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
a *Londra*, presso i signori Baring Brothers e Comp.

Le formalità da osservarsi per detti depositi sono state pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N. 15 del 19 corr., e sono ostensibili presso tutte le Casse sovraindicate.

Firenze, 21 gennaio 1878.

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Il Consiglio d'Amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori Azionisti che all'Assemblea generale straordinaria convocata per questo stesso giorno non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'art. 42 dello Statuto sociale, l'Assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 2 febbraio prossimo, alle ore 12 meridiane.

I biglietti di ammissione rilasciati per l'Assemblea d'oggi sono validi per tale adunanza.

Trattandosi di Assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni Azionista che abbia depositato, non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 30 gennaio, almeno trenta Azioni, ha diritto di intervenire.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

In *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Torino*, id. id.
» *Genova*, id. id.
» *Roma*, id. id.
» *Napoli*, presso le Casse della Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» *Palermo*, id. id.
» *Milano*, id. id.
» *Venezia*, id. id.
» *Bologna*, id. id.
» *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.ª, Rue Chateaudun, 58;
» *Londra*, presso i signori Stern Brothers;
» *Francoforte s/M*, presso i signori Jacob S. H. Stern;
» *Berlino*, presso il signor Robert Warschauer e C.ª;
» *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.ª

**Ordine del Giorno:**

Comunicazioni del Consiglio per provvedimenti generali relativi all'esercizio del monopolio dei tabacchi ed approvazione delle analoghe proposte.

*Roma*, 22 *gennaio* 1878.

---

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

L'amministrazione della suddetta Società si fa un obbligo d'avvertire che, attese le straordinarie operazioni ricorrenti a fin d'anno presso gli uffici di vendita, la pubblicazione degli incassi mensuali, solita a farsi alla metà del mese successivo, dovrà come avvenne negli anni scorsi, protrarsi di qualche giorno per quanto attiene al dicembre 1877.

*Roma*, 14 *gennaio* 1878.

Visto — *Il Consigliere d'Amministrazione* A. di Cossilla.

*Il Direttore Generale* E. GOUPIL.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 30 Gennaio 1878 N.° 5.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Le Azioni privilegiate o trentennarie Romane — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE

*(Continuazione — V. N. 4)*

La Relazione viene poi a trattare dei rapporti delle Società esercenti col pubblico:

Il Governo ha posto ogni cura per istabilire le condizioni del Capitolato in modo da assicurare un buon servizio; ed a tale uopo esso si è riservata la piena libertà di determinare gli orarii e di modificare le tariffe entro i limiti massimi fissati dal contratto, imponendo, oltre ciò, alle Società esercenti degli obblighi speciali pel servizio cumulativo, pei trasporti a domicilio, e per procurare al pubblico le maggiori comodità possibili.

La fissazione del numero dei treni è stata argomento di lunghi studii, in seguito ai quali si è stabilito nell'art. 27 del Capitolato, che debba essere mantenuto il numero dei treni che fu approvato nell'anno che precede l'incominciamento dell'appalto, sebbene sopra alcune linee vi siano forse dei treni in numero maggiore di quello strettamente richiesto dalla importanza del loro traffico attuale. Ma, trattandosi di stabilire l'esercizio, il Governo non voleva togliere al pubblico i vantaggi di cui esso già gode presentemente.

Però si è dovuto prevedere il caso che, per l'apertura di nuove linee, avvenisse sovra qualcuna delle ferrovie già in esercizio una deviazione del traffico ed una conseguente diminuzione di prodotto in viaggiatori ed altri trasporti a grande velocità, la quale per la durata di un anno raggiungesse la cifra di L. 3000 per chilometro. Verificandosi questo caso, si potrà sopprimere una coppia di treni; ma il loro numero non dovrà essere mai minore di tre coppie giornaliere, perchè altrimenti si correrebbe rischio di perdere una parte del traffico già acquistato.

Quanto all'aumento dei treni sulle linee già in esercizio, il Governo ha creduto opportuno, a scanso di contestazioni, di prestabilire nel Capitolato il caso in cui quell'aumento sarà obbligatorio pel concessionario, quando cioè il prodotto delle linee sia aumentato pei viaggiatori e per gli altri trasporti a gran velocità di lire 3000 al chilometro in un anno, a paragone dell'anno precedente.

Questa misura venne adottata per la considerazione che un maggiore prodotto chilometrico di lire 3000 corrisponde a poco più di lire 4 per treno-chilometro, del quale prodotto, detratta la quota di compartecipazione dovuta al Governo, rimangono al concessionario L. 2.38, appena bastanti in media a rimunerare le spese di esercizio.

Colla disposizione che precede si rende specialmente possibile l'aumento di un quarto treno sulle linee che già possedono tre coppie di treni. Ma per le nuove linee, da esercitarsi con due sole coppie di treni a forma degli art. 61 e 62, occorreva una disposizione speciale; si è quindi stabilito che per le medesime le Società esercenti abbiano l'obbligo di attivare un terzo treno di andata e ritorno, appena il prodotto lordo abbia raggiunto la cifra di lire 7000 per chilometro; ritenuto che con due sole coppie di treni non si può sviluppare il traffico sopra una linea il cui prodotto chilometrico sia già salito a L. 7000.

Riservandoci di svolgere in seguito le considerazioni che ci hanno servito di norma nel risolvere l'arduo problema delle tariffe dei trasporti, noi vi accenneremo intanto che, mentre si estese coll'art. 38 alle nuove Società l'obbligo del servizio cumulativo, tanto fra di loro, quanto colle altre Amministrazioni ferroviarie (come è stabilito nella legge sui lavori pubblici per le Società concessionarie), si è fissato a tal uopo un termine perentorio di sei mesi dalla data della richiesta; scaduto il qual termine, dovranno le condizioni relative essere stabilite col mezzo di arbitri.

Sebbene poi i servizii di trasporto a domicilio, i quali formano il necessario complemento del servizio ferroviario, siano già in vigore nelle principali città, è stato imposto alle Società esercenti, coll'art. 38, l'obbligo di mantenerli e di estenderli sotto le condizioni da stabilirsi, lasciando però libero il pubblico di profittarne, poichè il servizio dei trasporti a domicilio deve essere offerto e non imposto al commercio.

E coll'art. 40 del Capitolato, le Società sono state obbligate a provvedere di *caffè-buffet* e di tutte le altre comodità pei passeggieri le Stazioni ove non esistono siffatti servizii.

Sono infine state introdotte negli art. 47, 49, 50, 51 e 52 le condizioni necessarie per rendere obbligatorio il servizio telegrafico dei privati nelle Stazioni, quando questo

sia richiesto dal Governo; per favorire l'attivazione di binarii che, diramandosi dalle Stazioni, facciano capo a stabilimenti industriali; per agevolare la concessione di passaggi attraverso la ferrovia; per impedire l'arbitraria soppressione di Stazioni o fermate già aperte all'esercizio, o la restrizione dei servizii delle merci in esse stabiliti; e infine per rendere più facile l'apertura di nuove Stazioni o fermate.

Veniamo ora ad esaminare la quistione delle tariffe, che è una delle più importanti nella stipulazione di contratti di esercizio.

Attualmente sono in vigore sulle linee continentali quattro distinti regolamenti-tariffe: l'uno per l'Alta Italia, due per la rete Romana, di cui uno speciale per le linee già Pontificie, e il quarto per le linee Meridionali e Calabresi.

Esaminando i suddetti regolamenti-tariffe, si rileva che molte sono le differenze nei prezzi dei trasporti, secondo che questi si effettuano sull'una o sull'altra rete.

Anzi si riscontrano delle differenze sulle linee di una stessa rete, soprattutto per quanto riguarda il trasporto dei viaggiatori. Infatti, senza tener conto delle tariffe locali in vigore sulle linee che circondano la città di Napoli, e di quelle specialmente autorizzate per la linea di Pinerolo coll'atto di concessione annesso alla legge 26 giugno 1853, e per la linea di Biella col decreto-legge delli 12 luglio 1859, esistono nella rete dell'Alta Italia per le linee Venete, e nella rete Romana per le linee già Pontificie, delle tariffe più elevate che sul resto delle suddette due reti.

E, sebbene le tariffe delle merci della rete delle Romane siano presso a poco uguali per tutte le linee che la compongono, i trasporti sulle medesime non fruiscono in tutta la loro estensione delle tariffe graduali, sia perchè queste non sono applicate d'ufficio dalle Stazioni, ma soltanto sulla richiesta del mittente; sia perchè, salve poche eccezioni, non viene accumulata colle altre nel calcolo delle distanze la percorrenza sulle linee già Pontificie, essendo queste regolate da appositi atti di concessione.

Questo stato di cose, dipendente in gran parte dal sistema finora tenuto nelle concessioni delle ferrovie, rendeva indispensabile di risolvere, in occasione del loro riscatto e dell'appalto dell'esercizio per conto del Governo, il problema dell'unificazione delle tariffe, applicando così il principio dell'eguaglianza delle medesime, salvi quei temperamenti che potessero essere richiesti dall'indole di alcuni trasporti o dalle particolari condizioni delle linee sulle quali questi devono effettuarsi.

La necessità della unificazione delle tariffe era già stata riconosciuta, sia dalle passate Amministrazioni, sia dalle Commissioni parlamentari incaricate dello studio delle Convenzioni ferroviarie.

Ammessa una tale necessità, noi abbiamo esaminato attentamente le diverse tariffe in vigore per conoscere quale di esse meglio convenisse di prendere per base nell'appalto dell'esercizio. Questo esame ci ha persuasi che le tariffe delle ferrovie Meridionali e Romane non sarebbero da preferirsi, perchè le medesime, state create in via soltanto di esperimento, e per soddisfare a speciali esigenze del traffico, avrebbero ora bisogno di un generale riordinamento e di numerose riforme per poter essere estese alle altre linee.

E siccome, d'altra parte, le tariffe attivate sulla rete dell'Alta Italia dal 1872 in poi hanno efficacemente contribuito allo sviluppo del commercio e della industria, noi non abbiamo esitato a sceglierle come tipo delle tariffe da applicarsi dalle nuove Società di esercizio; però, tenendo conto delle particolari esigenze delle linee a cui dovranno estendersi le dette tariffe, vi sono state introdotte per alcuni trasporti le riduzioni indicate in apposito prospetto.

La preferenza data a queste tariffe è anche giustificata dalla circostanza, che le medesime sono informate per quasi tutte le merci al principio della gradualità, cioè alla decrescenza del prezzo unitario in ragione dell'aumento delle distanze, e che trovansi da oltre un quinquennio applicate ad una rete, il cui prodotto arriva quasi a due terzi di quello di tutte le linee da concedersi in esercizio; cosicchè l'esperimento di altre tariffe potrebbe portare una differenza assai sensibile negli introiti del più importante dei gruppi ferroviarii compresi nell'appalto.

Prima però di procedere definitivamente alla scelta di queste tariffe, i cui prezzi si devono considerare come massimi, sono stati studiati i probabili effetti della loro estensione alle altre linee continentali; e questo studio ci ha assicurati che tale applicazione non sarà, in complesso, nociva al traffico di dette linee, perchè gli aumenti di prezzo, che dovranno subire alcuni trasporti, sono di poca importanza, e troveranno un compenso nei molti vantaggi di cui si terrà in seguito discorso; fra i quali, quello di far fruire il pubblico delle tariffe differenziali nella più larga misura, avendo il Governo stabilito che esse vengano applicate senza distinzione di percorrenza su tutte le reti delle quali fu appaltato l'esercizio, in guisa che i chilometri percorsi su ciascuna rete siano, per gli effetti delle suddette tariffe, addizionati come se la percorrenza totale si facesse sopra linee appartenenti ad una sola Amministrazione. E con ciò è anche soddisfatto il voto espresso nel seguente ordine del giorno, proposto in seduta del 14 giugno 1875 dalla Giunta della Camera dei deputati, che ha esaminato il progetto di legge del 1874:

« La Camera invita il Governo a provvedere, onde per « gli effetti delle tariffe differenziali le strade ferrate di « proprietà dello Stato, direttamente congiunte fra di loro, « costituiscano un'unica rete, benchè l'esercizio ne sia « condotto da appaltatori diversi ».

Passando quindi in rassegna le diverse categorie di trasporti, la Relazione indica sommariamente, per ognuna di esse, le conseguenze dell'applicazione delle tariffe dell'Alta Italia alle Meridionali, Romane e Calabresi; poscia soggiunge:

L'allegato *D*, nel quale sono stabilite le tariffe massime da applicarsi ai trasporti, contiene pure le condizioni fondamentali a cui questi devono eseguirsi.

Tali condizioni sono le stesse che trovansi in vigore sulle ferrovie dell'Alta Italia, salvi i miglioramenti che il Governo ha creduto d'introdurvi secondo i dettami dell'esperienza, tenendo anche conto di quelle fra le condizioni attualmente in vigore sulle ferrovie Romane e Meridionali, che sono più vantaggiose pel pubblico.

I principali miglioramenti introdotti nelle tariffe dell'Alta Italia si trovano indicati nei seguenti articoli dell'allegato *D*:

(*Art.* 61). Si è ridotto a 36 ore il termine legale per le spedizioni dalle Stazioni secondarie, che attualmente è di 48 su tutte le reti.

(*Art.* 83). Si è stabilito l'obbligo delle Società di spedire la merce per la via meno costosa al mittente, anche nel caso che questi non l'avesse indicata.

(*Art.* 94). Si è esteso ad un anno dalla data della spedizione il termine utile pei reclami di rimborso delle eccedenze di tassa, che era limitato a sei mesi.

(*Art.* 95). Si sono compresi nel termine utile per la resa delle merci i giorni festivi, mentre poi l'esclusione del giorno di arrivo è stata limitata al caso che questo abbia luogo dopo il mezzogiorno.

Per le merci caricate a vagone completo, il termine utile per la resa è stato portato da 100 a 125 chilometri, e in alcuni casi a 150 chilometri al giorno.

Le frazioni non eccedenti i 20 chilometri sono abbandonate, e si calcolano soltanto per 12 ore di viaggio le frazioni da 21 a 50 chilometri, mentre attualmente ogni frazione al di là di 10 chilometri è calcolata per un giorno.

Si è ridotto da 24 a 12 ore l'aumento dei termini nel caso di passaggio delle merci dall'una all'altra Amministrazione. Queste diverse limitazioni compensano largamente il termine di sei ore, che si è trovato giusto di concedere pel passaggio dall'una all'altra linea della stessa Amministrazione, quando la merce deve cambiar di treno in una Stazione di diramazione.

I termini di resa sovra stabiliti, sebbene più vantaggiosi degli attuali per il commercio, potranno essere an-

cora abbreviati dal Governo, quando sia aumentata la dotazione del materiale mobile.

(*Art.* 99). Nelle attuali tariffe dell'Alta Italia è dichiarato in via assoluta che la Società non risponde dei danni in caso di ritardato trasporto della merce. Invece nella nuova tariffa questa irresponsabilità è limitata ai casi non dipendenti da dolo o colpa lata.

Oltrecciò, gli abbuoni in caso di ritardo, pei quali nelle tariffe dell'Alta Italia l'Amministrazione si è riservata la massima libertà, sono stati determinati, come lo sono già nelle tariffe delle Romane e delle Meridionali.

(*Art.* 101). È stata aumentata la misura della indennità nel caso di perdita delle merci delle ultime classi.

Passati così a rassegna i principali miglioramenti introdotti nelle nuove tariffe e nelle condizioni di trasporto, la Relazione viene ad esporre i criterii che servirono di norma nelle altre disposizioni del Capitolato riguardo alle tariffe:

L'allegato *D* determina i prezzi massimi da applicarsi ai trasporti; questi prezzi non possono perciò essere in verun modo oltrepassati, nè dal Governo, nè dalle Società esercenti. Ma il Governo ha sempre facoltà di ordinare (art. 33 del Capitolato) i ribassi che credesse conveniente di introdurre nelle tariffe, salvo il compenso previsto dall'art. 66, il quale però non è applicabile ai casi di ribasso pel trasporto dei generi alimentari di prima necessità, in occasione di carestia o di altra calamità. (Vedasi l'art. 32).

Alla sua volta, la Società esercente può attivare in ogni tempo, col consenso del Governo e in via d'esperimento, delle modificazioni alle tariffe normali e delle nuove tariffe locali di ritorno, di transito o di concorrenza, nello scopo di promuovere lo sviluppo del traffico insieme coll'incremento dei prodotti Tali esperimenti non danno dritto alla Società esercente di ricevere compensi nel caso che l'esito delle modificazioni di tariffa non corrispondesse alle previsioni; ma le Società potranno, dopo che l'esperimento avrà durato almeno un anno, ristabilire le tariffe precedentemente in vigore, dandone preavviso due mesi prima al Governo ed al pubblico.

Per prevedere i casi in cui può convenire alle Società di proporre ribassi di tariffa, è necessario di avere presente la disposizione del Capitolato in ordine alla divisione degli introiti fra le due parti contraenti.

Sui primi 150 milioni, che costituiscono all'incirca il prodotto del traffico attuale delle reti appaltate, il Governo preleva un canone di 45 milioni, che corrisponde all'intiero utile netto.

Sul prodotto eccedente i 150 milioni, il Governo lascia alle Società una quota del 58 per cento, che rappresenta, oltre alle spese di esercizio proporzionali all'aumento del traffico, un premio destinato a rimunerare la loro industria e il capitale impiegato nell'impresa.

Ora, il canone di 45 milioni rappresentando la differenza fra il prodotto lordo di 150 milioni ottenuto colle tariffe normali e la spesa di esercizio per un traffico corrispondente ad una tale somma, chiaro apparisce che il Governo potrebbe con ribassi continui di tariffa aumentare il traffico, senza che aumenti il prodotto lordo, e così le Società andrebbero in rovina, perchè non avrebbero il compenso delle maggiori spese di esercizio.

Le Società sarebbero poi anche esposte a gravissimi danni se, superato il prodotto lordo dei 150 milioni, il Governo usasse, senza dare loro un compenso, della facoltà di ridurre le tariffe, applicando le riduzioni a trasporti i quali concorressero in larga misura ai prodotti; oppure i ribassi da esso ordinati discendessero a tal punto, che il 58 per cento della tariffa ridotta non bastasse a compensare le spese di esercizio.

Le considerazioni che precedono ci conducono quindi alle seguenti conclusioni:

Le Società si asterranno, nel proprio interesse, dal proporre delle riduzioni di tariffa per quei trasporti che contribuissero largamente a formare il prodotto lordo dei 150 milioni, in base al quale è stato fissato il canone. E se il Governo credesse, nello interesse pubblico, di ordinare dei ribassi, dovrebbe accordare alle Società il compenso previsto dall'articolo 66.

Ma, astrazione fatta da questa eventualità, egli è certo che le Società avranno interesse di esperimentare dei ribassi di tariffa a loro rischio e pericolo nei seguenti casi:

Quando un trasporto, sul quale si è fatto assegnamento per pagare il canone dovuto sui primi 150 milioni di prodotto lordo, venisse per qualunque circostanza a diminuire, le Società sarebbero indotte a proporre dei ribassi di tariffa per riattivare il detto trasporto, in modo da rendere meno grave il danno a cui sono esposte.

Quando poi vi fosse probabilità di accrescere, mediante ribassi di tariffa, quel traffico che contribuisce soltanto in piccola parte al prodotto lordo, le Società avrebbero il tornaconto di proporre dei ribassi, sempre che il 58 per cento della tariffa ridotta lasci un margine di beneficio in confronto alle spese di esercizio.

Potrebbe verificarsi un altro caso, quello, cioè, che per la elevatezza della tariffa normale un trasporto mancasse alla ferrovia, e che Società e Governo trovassero la convenienza di mettersi d'accordo per un ribasso di tariffa, sopportandone in comune le conseguenze. In allora le Società avrebbero interesse di concordare col Governo, pel detto trasporto, una nuova tariffa normale in luogo di quella stabilita nell'allegato *D*, ribassando così il prezzo fino a che il 58 per cento della nuova tariffa basti a compensarle delle loro spese. Ove poi, concordata questa tariffa, il Governo volesse ordinarne il ribasso nell'interesse pubblico, le Società avrebbero diritto al compenso previsto dal successivo art. 66, non già sulla tariffa dell'allegato *D*, ma sulla nuova tariffa concordata. E in tal caso, il Governo verrebbe a rinunciare ad una parte della sua quota di compartecipazione.

Ciò dimostra chiaramente che la disposizione dell'art. 66 è indispensabile per conservare l'economia del contratto, e che essa è l'unica garanzia per le Società che i ribassi di tariffa ordinati dal Governo non abbiano mai a menomare i corrispettivi a cui hanno diritto, e senza i quali esse andrebbero in rovina......

L'art. 35 del Capitolato, riproducendo la disposizione dell'art. 274 della legge sui lavori pubblici, stabilisce la misura delle multe da pagarsi in caso di contravvenzione, ed obbliga inoltre le Società a fare periodiche pubblicazioni ufficiali delle proprie tariffe, colla indicazione dei ribassi individuali accordati od in vigore; l'adempimento di un tale obbligo riuscirà molto utile al commercio, il quale sarà così meglio in grado di conoscere periodicamente le variazioni introdotte nelle tariffe, e di chiedere l'estensione dei ribassi individuali di cui fruissero altri speditori.

Coll'art. 36 vengono estese a tutte le linee date in appalto le concessioni in vigore per alcuni trasporti, quali trovansi indicati nella prima appendice dell'allegato *D*.

Mercè questa disposizione, i trasporti per conto della Casa di S. M. e dei Reali Principi godranno, anche sulle linee già Pontificie, dei ribassi di tariffa che ora sono limitati al percorso sulle altre linee continentali.

In forza poi del § 3° della suddetta appendice, le riduzioni di cui ora godono i soli impiegati dell'Amministrazione dell'interno e le loro famiglie pei viaggi sulle ferrovie dell'Alta Italia sono estese a tutte le linee date in appalto, ed a tutti indistintamente gli impiegati delle altre Amministrazioni dello Stato; si avrà quindi anche per tal titolo una diminuzione sul prodotto lordo dei 150 milioni, che ha servito di base alla determinazione del canone: se non che è ora impossibile, per mancanza dei necessarii elementi, d'indicarne l'importanza.

Il Governo ha creduto d'imporre alle Società questo onere, perchè tutti gl'impiegati dello Stato devono godere dello stesso trattamento nei viaggi sulle ferrovie. Ora, fra i due sistemi che si potevano scegliere, l'uno di far cessare le agevolezze in vigore pel solo personale dell'Amministrazione dell'interno, e l'altro di estenderle a tutti gli impiegati, il Governo non ha esitato a preferire il secondo; e ciò, sia nello scopo di migliorare indirettamente le condizioni del personale delle Amministrazioni dello Stato, sia pel riflesso che già attualmente i militari godono di un

ribasso molto maggiore, e le loro famiglie della riduzione del 50 per cento.

Non occorre di fermarsi sulle altre concessioni indicate nell'appendice N. 1, essendo le medesime già in vigore su tutte generalmente le ferrovie comprese nell'appalto.

L'appendice N. 2, alla quale si riferisce l'art. 37 del Capitolato, contiene i prezzi di trasporto di persone e di oggetti per conto dello Stato. Questi prezzi sono identici, pei militari, a quelli in vigore, ma colle nuove tariffe è stabilita una riduzione del 50 per cento sull'attuale prezzo di trasporto in 3ª classe delle guardie di pubblica sicurezza, dei carabinieri reali, dei detenuti e indigenti, per quanto concerne il percorso sulle ferrovie Romane, Meridionali e Calabresi; il quale ribasso porterà da sè solo una diminuzione di L. 159,469 nei prodotti lordi, che hanno servito di base alla determinazione del canone.

Oltrecciò, i mezzi di trasporto dei generi di privativa demaniale essendo stabiliti in una misura identica per tutte le ferrovie, esclusa quella di Pinerolo per cui sono in vigore dei patti speciali, il Governo risentirà da questa unificazione un vantaggio, perchè, malgrado l'aumento della tariffa dei tabacchi sulle ferrovie Romane, Meridionali e Calabresi, si avrà in complesso una diminuzione di prodotto, venendo il prezzo del trasporto dei sali, che si effettua in quantità considerevole sulle dette linee, ad essere ridotto di un centesimo per tonnellata-chilometro.

Ed è inutile di osservare che tali vantaggi si convertono in altrettanti oneri per le Società esercenti.

Negli art. 44 e 45 trovansi riprodotte le disposizioni in vigore nei Capitolati di concessione pel servizio postale e per quello del telegrafo, che costituiscono degli oneri indivisibili dall'esercizio delle ferrovie. Però le suddette disposizioni sono state in qualche parte migliorate, secondo le norme suggerite dall'esperienza, e nel maggior interesse del Governo.

Stabiliti così gli oneri delle Società esercenti, per quanto riguarda il servizio della posta e dei telegrafi, abbiamo voluto determinare, a scanso di abusi e di contestazioni, i limiti entro i quali le Società stesse possono servirsi delle ferrovie pel trasporto gratuito della loro corrispondenza epistolare e telegrafica.

Alle esigenze del servizio militare è stato provveduto cogli art. 25, 43 e 67 del Capitolato, mentre coll'art. 55 il Governo si è riservato l'uso dei locali necessarii pei suoi servizii nelle Stazioni e nei fabbricati delle Amministrazioni sociali.

Per quanto riguarda l'obbligo delle Società esercenti di trasportare gratuitamente il personale governativo incaricato della sorveglianza dell'esercizio, noi abbiamo riprodotto negli art. 41 e 42 del Capitolato le disposizioni assai late della legge sui lavori pubblici su questa materia.

Ma, imponendo quest'obbligo alle Società esercenti, noi abbiamo dovuto, a fronte del disposto della legge 14 giugno 1874, determinare i limiti entro i quali esse potranno rilasciare, per ragione di servizio, dei biglietti permanenti o temporanei di circolazione, o per un solo viaggio.

In omaggio poi alla consuetudine invalsa sulle ferrovie del Regno e su quelle estere, di rilasciare agli impiegati delle medesime due o tre biglietti all'anno nel caso di congedo, il quale favore è esteso alle loro famiglie, il Governo ha creduto di sancire nell'art. 48 del Capitolato tale rilascio di biglietti, a ciò indotto da considerazioni di equità e da convenienze di servizio.

La necessità di permettere alle Società esercenti di continuare il trattamento di cui ora godono gli impiegati ferroviarii, si rende più sentita e manifesta ora che l'esercizio delle ferrovie continentali viene ripartito in due sole reti e nel senso longitudinale della penisola. Infatti, per rendere facile, nello interesse del servizio, il traslocamento degli impiegati, è indispensabile di poter procurare loro il mezzo di recarsi una o due volte all'anno nei luoghi ove sono chiamati dalle affezioni o dagli interessi di famiglia, e più frequentemente ancora dalle imperiose esigenze della propria salute, non dovendosi dimenticare che molte delle regioni, lungo le quali scorrono le ferrovie, sono pur troppo funestate dalla malaria, e che il personale ferroviario vi è maggiormente esposto per l'indole stessa del suo servizio.

D'altra parte poi, avendo il Governo imposto alle Società esercenti di estendere senza verun compenso a tutti indistintamente gli impiegati governativi, ed a tutte le linee, le agevolezze di cui godono sulle sole linee dell'Alta Italia gli impiegati dell'Amministrazione dell'interno, non potevasi equamente togliere al personale ferroviario le facilitazioni, di cui è in possesso da tanto tempo. Il Governo si è però limitato a ridurre a due i biglietti gratuiti, che ora sono rilasciati annualmente in numero di tre agli impiegati ferroviarii e alle loro famiglie; a scanso poi di ogni dubbio, si è dichiarato che questi biglietti sono soggetti alla tassa erariale.

*(Continua)*

## LE AZIONI PRIVILEGIATE O TRENTENNARIE ROMANE

In relazione a quanto abbiamo già pubblicato sulla interessante questione dei diritti delle Azioni comuni e privilegiate o trentennarie Romane, dipendentemente dal riscatto di quelle Ferrovie, crediamo far cosa gradita ai nostri lettori pubblicando oggi la traduzione del parere legale emesso da alcuni giureconsulti francesi sui diritti delle dette Azioni privilegiate o trentennarie.

Noi non prendiamo le parti degli uni o degli altri azionisti, e siamo quindi pronti a far luogo a convenienti richiami sull'argomento. Ecco frattanto il parere suddetto:

Anzitutto si deve constatare:

1° Che la Società delle Strade Ferrate Romane nell'anno 1862, quando le sue Azioni comuni erano offerte a L. 200, e che il Governo francese avea proibito ogni emissione di Obbligazioni onde evitare il fallimento, deliberò la creazione di N. 22,000 Azioni privilegiate al tasso di L. 410, con privilegio su tutti i redditi della Società (dopo il pagamento delle Obbligazioni) per garantire l'interesse del 6 per cento e l'ammortamento delle Azioni a L. 500 in 30 anni.

La posizione di queste Azioni privilegiate rimane così definita: Sono soci, che nulla possono pretendere quando non vi sono utili, ma che hanno diritto di prelevare su tutti i redditi netti della Società le somme necessarie per il pagamento dell'interesse al 6 per 0[0 e pel rimborso delle L. 500 di capitale in 30 anni: nient'altro possono pretendere in concorso colle Azioni comuni, o partecipare a dividendi. Il loro interesse ed il rimborso del capitale sono fissi, qualunque sieno i redditi sociali.

2° Che il trattato di fusione dell'anno 1864, e gli statuti del 1868 riconobbero questo privilegio (art. 4).

Gli articoli 9 della Convenzione 22 giugno 1864, 13 e 19 di quella 11 ottobre 1866, stabiliscono che le costruzioni nuove saranno fatte mediante emissione di Obbligazioni; e l'art. 70 degli statuti, parlando del riparto degli utili netti, dice:

« La rendita risultante dalle entrate di qualsiasi natura della Società, sia per l'esercizio delle sue linee ferrate, sia per sussidii governativi, *sia per rendite di qualsivoglia altra specie*, sarà erogata nel modo seguente:

*a*) al pagamento dei titoli garantiti;
*b*) al pagamento delle Obbligazioni non garantite;
*c*) *al servizio delle Azioni privilegiate*;
*d*) al rimborso delle anticipazioni fatte dal Governo;
*e*) al pagamento dell'interesse 5 0[0 alle Azioni comuni ».

Nella previsione del carico annuo per il servizio delle Azioni privilegiate è portata l'annua somma di L. 1,135,138.

3° Che nelle prime trattative iniziate dalla Società col Governo per il riscatto delle linee sociali, le Azioni trentennarie protestarono a tre riprese nelle diverse assemblee del 1873, cioè:

« Che, qualunque fosse il risultato delle trattative e le deliberazioni delle assemblee generali, esse intendevano

mantenere intatti i loro diritti e privilegi sopra tutti i redditi netti, e per il caso della vendita, riportarli sul prezzo conseguito per la fatta cessione ».

4° Che, dietro tali proteste, si stipulò nella Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873, come nell'Atto addizionale del 21 novembre 1877:

« Che il Governo dava una rendita complessiva, e che la Società, diventando Società in liquidazione, dovrà farne il riparto fra le varie categorie di Azioni in ragione degli impegni presi da essa ».

Ed è in questi termini appunto che la sentenza della Corte d'appello di Firenze spiega la Convenzione di riscatto. —

Posti questi fatti, che non possono essere contestati da alcuno, esaminiamo se la Convenzione di riscatto del 1873 ha potuto cambiare i diritti ed i privilegi che le Azioni trentennarie avevano nella Società.

Le Azioni trentennarie non ebbero mai parte nell'amministrazione sociale; per molto tempo e fino al 1871, non furono ammesse alle assemblee; e la Corte di Firenze, con sua sentenza 31 ottobre 1871, dichiarava che questa interdizione si comprendeva, poichè le trentennarie *erano sicure d'un reddito fisso*. — Ammesse alle assemblee dopo il 1872, esse non potevano evidentemente far prevalere la loro volontà, in concorso delle Azioni comuni, che avevano una maggioranza schiacciante. Si può quindi affermare che tutti gli atti della Società furono ispirati ed approvati da una maggioranza composta di Azioni comuni, e le trentennarie non potevano che protestare contro queste votazioni, come lo fecero all'epoca del riscatto.

Dal 1869 al 1873, noi troviamo nei bilanci i prodotti netti seguenti:

| | |
|---|---|
| Nel 1869 . . . . . . . . . . . . | L. 1,237,264 |
| » 1870 . . . . . . . . . . . . | » 2,542,461 |
| » 1871 . . . . . . . . . . . . | » 787,682 |
| » 1872 . . . . . . . . . . . . | » 1,180,639 |

sufficienti per fare il servizio delle Azioni privilegiate (lire 1,135,158).

Ma, contrariamente alle stipulazioni del 1864, questi prodotti netti furono adoperati nelle costruzioni nuove. Essi spettano però sempre alle Azioni privilegiate, come un credito verso la Società, quando tali somme siano divenute esigibili.

Le nuove costruzioni autorizzate dalla Società assorbirono nel 1872 anche una parte dei redditi destinati nel 1873 al pagamento delle Obbligazioni non garantite; e la Società, per uscire da tutti gl'imbarazzi delle costruzioni nuove, si rivolse al Governo, che le offrì di riscattare la sua rete, promettendole sopra tutto il capitale sociale non garantito una rendita dell'1 e 1|2 per cento.

L'Assemblea dell'11 marzo 1873, non volendo accettare così modica offerta, incaricò una Commissione speciale di esaminare la posizione sociale, e di vedere se non c'era mezzo di migliorarla. Non si ha che a leggere il rapporto presentato all'Assemblea del 30 aprile 1873, in cui si dice:

« La Commissione ha presentato un altro progetto di riscatto al Governo, nel quale sono comprese le Azioni trentennarie privilegiate, che la prima lettera ministeriale avea dimenticate. Essa ha chiesto:

« Tre Obbligazioni in cambio di due privilegiate

« Due id. « per tre ordinarie ».

Tale era nell'opinione dei Commissarii nominati dall'Assemblea generale la quotità di rendita che doveva spettare a ciascuna categoria di Azioni, pel caso di riscatto puro e semplice.

Ma questa Commissione sperava sfuggire al riscatto, mediante una combinazione finanziaria, che procurasse alla Società le somme necessarie alle costruzioni, sola causa dei suoi imbarazzi. Dopo diversi tentativi, si venne all'idea della cessione di tutte le linee sociali contro rimessione di altrettanta rendita annua per L. 1,850,000 circa.

Egli è assurdo il parlare di benefizio o perdita di capitale in una Società ferroviaria, perchè: come valutare questo capitale? Dal costo delle linee? Ma questo è sempre portato in una somma fissa nei diversi bilanci. Dal prezzo delle Azioni? Ma questo varia sempre, e nel 1870 le Azioni ordinarie erano quotate L. 40, senza che perciò si trattasse di liquidazione o di fallimento. Il valore d'una impresa ferroviaria consiste unicamente nei redditi fissi che dà, o che può dare; e nel caso attuale, noi vediamo che la Società delle Romane ha dato dei prodotti netti dal 1869 a tutto il 1876, eccettuato il 1873; e tali prodotti erano più che sufficienti a fare il servizio delle privilegiate.

La Società, firmando col Governo la Convenzione del 1873, gli abbandonò le sue concessioni, cioè il diritto di ricevere i redditi netti relativi; e ricevette per contro un titolo di rendita annua fissa, superiore alla media del reddito netto delle annate precedenti. Così questo riscatto, portato da difficoltà di cassa risultanti dalla cattiva gestione delle Azioni comuni, che eransi impegnate in nuove costruzioni senza procurarsi i fondi necessarii, si riassunse in definitiva *in un sensibile miglioramento del reddito annuo.*

Questa cessione è stata quindi una operazione vantaggiosa per la Società. E si noti che la Società non riceve punto, come prezzo del riscatto, una somma in danaro che nulla produce, ma bensì un titolo di rendita, non avente come capitale un valore fisso, e che per sua natura non è che una semplice obbligazione dello Stato di pagare ogni anno una certa rendita; e così, per tutto il tempo che la Società non ha venduto questo titolo, si può dire ch'essa possiede un reddito fisso di L. 1,850,000.

Infatti, se lo Stato si liberasse nel 1878, egli dovrebbe rimettere alla Società L. 1,850,000 di rendita pubblica, poi quattro volte tale somma in danaro, in pagamento del reddito della Società per gli anni 1874 al 1877.

Così la Società nel 1873, all'epoca del riscatto, constatava dei prodotti netti in ciascun anno dopo il 1869; sovra questi prodotti netti ella si era impegnata a fare, prima di qualsiasi distribuzione alle Azioni comuni, il servizio delle privilegiate ascendente a L. 1,135,158 all'anno. Per evitare ulteriori difficoltà di cassa, essa trattò, di sua spontanea volontà, la cessione delle sue linee allo Stato, ricevendo in cambio da quest'ultimo un titolo che le produce una rendita netta di L. 1,850,000 circa annue, e questa operazione migliora la condizione della Società, poichè il reddito nuovo è superiore alla media dei redditi delle annate precedenti.

Ma sopra i redditi netti delle linee sociali cedute allo Stato, la Società avea dato privilegio alle Azioni trentennarie per l'interesse al 6 per cento ed il loro ammortamento alla pari; per quali ragioni potrebbe ella sottrarsi a questo servizio sulla rendita ricevuta in cambio del Governo?

Riportandoci indietro, noi vediamo che la Società dal 1864 al 1866, per fare fronte ai bisogni di cassa prodotti dalle nuove costruzioni, avea venduto la linea Bologna-Ancona contro l'annualità di L. 3,560,000, e la linea Firenze-Massa contro la somma di 35 milioni di lire. In tale occasione non si fece punto questione di perdita di capitale, o di annullamento del privilegio delle trentennarie.

La cessione è stata fatta nel 1873, malgrado la protesta delle Azioni privilegiate, nel punto in cui esistevano prodotti netti sufficienti al loro servizio, e successivamente le linee cedute ne diedero anche dei più considerevoli ogni anno; colla cessione la Società si liberava non solo da ogni imbarazzo di cassa, ma migliorava il suo reddito annuo.

La Società non può dunque invocare codesta operazione, inspirata, proposta ed approvata da essa, cioè dalle Azioni comuni, come annullante il privilegio delle trentennarie; perchè una cessione, portata da cattiva gestione, ma che in definitiva migliora il reddito sociale, non può tornare in beneficio alle Azioni comuni ed in perdita alle privilegiate. Nella Società, le Azioni trentennarie avevano una posizione fissa, qualunque fosse il reddito comune, di cui ogni soprappiù al di là delle L. 1,135,158 spettava alle Azioni comuni. Quest'obbligazione non ha potuto essere distrutta dal fatto, che colui, il quale si era impegnato, *abbia venduto l'industria sui cui prodotti tale servizio era assicurato.*

La posizione delle Azioni privilegiate resta perciò evidentemente la stessa, sia prima che dopo il riscatto: esse avevano un privilegio sui redditi netti della Società, quando questa esercitava le sue linee, ed esse lo conservano, senza che alcuno abbia potuto toglierlo, sul reddito netto certo

della Società delle Romane in liquidazione, che colla vendita delle sue linee non ha potuto per fatto proprio abrogare gl'impegni anteriormente presi.

Nell'Atto addizionale del 21 novembre p. p. si dice:

« *La Società, consegnato l'esercizio delle sue linee al Governo, continuerà ad esistere come Società in liquidazione, ed a questo unico effetto, finchè la medesima non sia compiuta, e distribuita la rendita agli azionisti* ».

Non è quindi permesso agli stralciarii di realizzare il capitale della rendita consolidata e di farne il riparto, perchè sul reddito annuo di tale titolo, formante l'attivo della Società in liquidazione, si debbono compiere gl'impegni presi dalla Società verso le privilegiate *sopra tutti i redditi di qualsivoglia natura*, come appunto stabiliscono la deliberazione dell'Assemblea del 18 febbraio 1862 e gli art. 4 e 70 degli statuti sociali.

Non è che dopo l'esecuzione di questi impegni, cioè dopo il rimborso delle trentennarie mediante annuali estrazioni, stabilite dalla Società nell'anno 1862 come modo di liquidazione di tali titoli, che gli stralciarii potranno fare il riparto del capitale della rendita agli aventi diritto.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 22 gennaio (ritard.)

La grande maggioranza degli azionisti della Società delle Strade ferrate Romane non pare sia rimasta troppo convinta dei pingui guadagni che le Convenzioni procaccierebbero alla Società d'esercizio della rete Mediterranea, perchè pochi assai profittarono dell'opzione loro concessa di parteciparvi; e sopra otto milioni loro riservati, il deposito delle Azioni, effettuato in tempo utile, darà soltanto diritto alla partecipazione di 1,600,000 lire. E notate bene che i suddetti azionisti hanno di certo lette e studiate le Convenzioni più dei nostri onorevoli deputati, e n'ebbero anche tempo sufficiente, perchè venne loro indetto l'invito alla partecipazione il 22 novembre colla facoltà del richiesto deposito delle Azioni sino al 12 dicembre.

Non è egli questo un fatto eloquente, che dovrebbe almeno valere a disarmare le opposizioni inconsulte degli ignari delle Convenzioni, e nullameno gridatori a squarciagola contro i patti onerosi per lo Stato? —

Credo di sapere che in una delle prossime sedute il Consiglio superiore dei lavori pubblici emetterà parere sugli studii definitivi presentati già da parecchie settimane, come io vi annunziai a suo tempo, dalla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde; fu quindi tratto in inganno il *Giornale dei lavori pubblici*, che annunzia, nell'ultimo suo numero, avere dessa Compagnia ricevuto sollecitazioni dal Ministero per la consegna degli anzidetti studii.

Nè posso fare a meno, per quanto mi dolga l'ingrato ufficio di contraddire l'egregio confratello di Firenze testè nominato, non posso a meno, in amore e onore della verità che mi consta irrefutabilmente, di porre in rilievo e rettificare un'altra grave inesattezza, nella quale cadde nel numero medesimo della scorsa settimana. Egli asserisce che « l'on. Ministro dei lavori pubblici comm. Perez, saputo che la Commissione pel riordinamento del Corpo « Reale del Genio civile aveva deciso di limitarsi ad uno « sterile aumento ed insufficientissimo degli stipendii, abbia « dichiarato nettamente di non accontentarsene, e abbia « richiesto un progetto di riforma seria e decorosa. La « Commissione si aggregò per tale scopo, soggiunge il « *Giornale*, altri due membri, gli on. Billia e Romanni, « ispettori del Genio civile ». Or bene di tutto ciò, mi perdoni il *Giornale dei lavori pubblici*, non vi è proprio un etto di conforme al vero, tolta l'aggregazione dei due nuovi membri. E di questa io vi diedi notizia sino dall'8 corrente (V. n. 2 del *Monitore*), accennandovene le ragioni che furono: il lodevole proposito di affrettare i lavori, e avere un maggior numero di collaboratori competenti. Occorreva soprattutto provvedere alla facile assenza dal seno della Commissione, per esigenze di servizio, dei due Direttori generali delle Strade ferrate e delle opere idrauliche, e si pensò quindi all'aggiunta di due altri ispettori del Genio civile, specialmente versati in siffatte materie. Ma l'onorevole Commissione è grandemente penetrata dell'importanza della questione che le si è affidata allo studio, e la cui soluzione è assai più complessa e grave di quanto a prima giunta potrebbe sembrare; nè ometterà ingegno, fatica e alacrità per proporre all'on. Ministro un ordinamento degno e stabile del Real Corpo del Genio civile, del quale essi medesimi membri della Commissione sono *magna pars*.

È imminente la pubblicazione del tredicesimo riparto dei sussidii ai Comuni per le strade comunali obbligatorie. I chilometri a costruirsi saranno 3900, le spese lire 41,900,000, i sussidii lire 8,700,000, i Comuni a sussidiarsi 714. Cosicchè le linee sussidiate toccano attualmente lo sviluppo di chilometri 15,191 per l'importo di lire 164 milioni col sussidio di lire 37,825,000.

A tutto il 1877, i lavori eseguiti sulle linee sussidiate superarono i 55 milioni, 20 dei quali nella sola ultima annata; ed i sussidii pagati furono più di 13 milioni, dei quali 4,630,000 nel 1877 medesimo. Si è lavorato in quasi 2000 Comuni e sopra 2200 strade.

Si suddividono poi come segue i testè accennati lavori del 1877: Piemonte 4,329,000; Liguria 3,998,000; Lombardia 1,605,000; Venezia 875,000; Emilia 4,837,000; Marche 1,566,000; Toscana 3,511,000; Umbria 1,891,000; Lazio 421,000; Provincie napoletane 26,221,009; Sicilia 3,960,000; Sardegna 1,980,000. B.

Roma, 29 gennaio.

Sono fiabe nude e crude i pretesi dissensi, che alcuni diarii politici della Capitale annunziarono essere sorti tra il Presidente del Consiglio ed il Ministro dei lavori pubblici intorno alle Convenzioni. Non intendo già di negare la possibilità che i dissensi avvengano, quantunque l'accettazione del portafoglio da parte dell'on. Perez avrebbe dovuto implicare decisamente l'accettazione delle Convenzioni già firmate; bensì intendo affermare in una maniera recisa, non essere per anco intervenuta alcuna discussione in merito, tra i prelodati due Ministri in particolare, nè in seno al Consiglio in generale. Il Gabinetto si riunisce in realtà, al presente, ogni giorno per concertarsi *possibilmente* sull'intero programma, ma il turno della quistione ferroviaria non è giunto ancora.

Certo che il tempo stringe siffattamente, da rendere oramai inevitabile per il Governo la necessità di ricorrere ad un espediente, buono o cattivo, per l'esercizio provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia, non essendo più concepibile la speranza di giungere ad una soluzione definitiva qualsiasi del problema prima della scadenza in luglio della Convenzione di Basilea. —

Non mi apposi male prevedendo con sicurezza che l'on. ministro Bargoni avrebbe rettamente tagliato corto sulle riserve inammissibili, colle quali soltanto il cessato Ministero di agricoltura e commercio pretendeva approvare, dopo indeterminati indugi, gli statuti della Società delle Ferrovie Sarde. L'approvazione pura e semplice dei medesimi fu uno dei primi atti di giustizia compiuti dalla di lui oculata amministrazione, e il relativo decreto reale fu uno dei primi firmati da S. M. Umberto I.

Parimenti furono approvati testè dal Consiglio superiore dei lavori pubblici i progetti definitivi, dei quali vi tenni ripetutamente parola, per la costruzione dei due primi tronchi sulle nuove linee Sarde, e i lavori, che vi dissi già prima iniziati sotto la coraggiosa e lodevole respon-

sabilità del Consiglio d' amministrazione, progrediranno ora colla maggiore energia. —

La notizia sommaria e molto vaga d'un provvedimento preso dal Governo per salvare dal naufragio imminente la *Società nazionale d'industrie meccaniche in Napoli*, corse già sulle colonne di parecchi giornali sino dal principio del corrente mese, e notai che il *Monitore* non mancò di riprodurre il poco che annunziò sul proposito la *Gazzetta di Napoli*.

Ma volendo io fornirvi. come d'ordinario, particolareggiati e precisi ragguagli sull'importante soggetto, dovetti pure conservare la consueta discrezione ed attendere a parlarvene, quando fosse divenuto, per dir così, un fatto compiuto.

È noto come, sino dal 1865, un nucleo di pochi, ma coraggiosi possidenti, commercianti ed industriali delle provincie meridionali, costituitosi in Società col nome sopraindicato e con un capitale di 5 milioni di lire, abbia ripreso la concessione già fatta dal Governo al signor Jacopo Bozza, il quale vi aveva rinunziato, assumendo in affitto lo Stabilimento meccanico di Pietrarsa mediante un corrispettivo fisso annuale.

Altra combinazione d'interessi favorevole alle future sorti dell'impresa, secondo parve allora, fu l' acquisto che questa fece dell'altro minore Stabilimento meccanico della ditta Macry Henry e C.°, posto dirimpetto ai Granili di Napoli.

È anche noto come l'anzidetta Società, contro l'universale desiderio ed aspettazione, per cause di varia natura (sulle quali sorvolerò oggi, senza rinunziare ad esaminarle a fondo nelle vostre colonne), aveva il fallimento minacciosamente ritto alla sua porta di casa da parecchio tempo, e si struggeva a ritardargli, non ad impedirgli l'entrata, con rovinosi espedienti. Si era già preoccupato il Governo di siffatta gravissima situazione; e coll'art. 23 della Convenzione per l'appalto dell'esercizio della rete Mediterranea stipulò potere esso incaricare la Società di riscattare, al prezzo ed alle condizioni da lui approvate, gli Stabilimenti appunto di Pietrarsa e dei Granili, per convertirli ad uso di officine di costruzione e di grandi riparazioni del materiale mobile. Ma conveniva urgentemente un riparo, per impellenti ragioni di ordine pubblico, all'impiego di 1200 operaj, quando pure non bastasse e spingesse la considerazione del debito solenne di mantenere in piedi il più grande Stabilimento d'industrie meccaniche esistente in Italia, dove anche al presente si hanno in corso ordinazioni di lavori per 3 milioni di lire all'incirca, 20 locomotive per le ferrovie Romane, 12 per le Meridionali, e parecchie centinaia di carrozze per entrambe le Società. Operò quindi prudentemente e saviamente il Ministero a patturire il riscatto sin d'ora, e gli azionisti della *Società nazionale d'industrie meccaniche in Napoli* agirono secondo lo stato di questa richiedeva, ratificandone ed approvandone le condizioni in assemblea generale il 20 corr., e dichiarandosi in liquidazione.

Il valore del materiale immobile e mobile, stabilito inappellabilmente da tre periti, costituirà il prezzo del riscatto, ed i periti saranno eletti uno per ciascuna delle parti contraenti, che sono in realtà tre: il Governo, la testè citata Società nazionale, e la futura Società d'esercizio della rete Mediterranea, futura proprietaria delle officine di Pietrarsa e Granili.

Tutto ciò è subordinato, ben inteso, all'approvazione delle Convenzioni ferroviarie, lasciando interamente impregiudicato il da farsi ove queste venissero respinte, o non ammesse all'onore della discussione. E l'ispettore cav. Passerini ha ricevuto il lusinghierissimo, ma delicato ed arduo incarico di assumere in sè solo direzione e amministrazione d'ogni cosa, essendo stato delegato dal Governo per proprio Commissario e dalla Società per proprio stralciario.

Chi ha intanto ragioni a rallegrarsi del convenuto sono i creditori della Società, venendo messi al sicuro i loro averi, mediante la continuazione dei lavori ed una illuminata e zelante amministrazione, alla quale il Banco di Napoli aprirà un conto corrente, ricevendo in deposito il ricavo delle lavorazioni, e fornendo man mano i fondi occorrenti per le provviste e i salarii. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminò ed approvò nella seduta generale del 26, gli studii preliminari, eseguitisi a cura del Municipio di Viterbo, di con-concerto colla Provincia Romana, per la congiunzione ferroviaria di quel derelitto capoluogo di circondario colla linea Firenze-Roma, andando da Viterbo a Bassano mediante lo sviluppo d'una percorrenza di circa 30 chilometri. Ma, a parer mio, se il nuovo punto d'unione scelto riesce forse ad evitare alcune difficoltà tecniche, che presentano due altri disegni sin qui vagheggiati di una linea Viterbo-Orte, o di una Viterbo-Borghetto, quella per contro, e questa ancora meglio, offrirebbe i notevoli vantaggi di toccare paesi assai più produttivi e di diminuire di parecchi chilom. il percorso verso Roma, duplice obbiettivo per Viterbo, come capoluogo della propria provincia e come Capitale. Sono i Comuni di Soriano, Vignonello, Borghetto e altri che, riuniti in consorzio, fecero intraprendere studii per il tracciato Viterbo-Borghetto, mediante l'intervento di Don Augusto dei Principi Ruspoli, molto cospicuo e molto stimato proprietario in quelle località; ma, avendoli presentati al Ministero senza il corredo di profili e altri documenti, non poterono dal Consiglio superiore essere posti a confronto col disegno esibito dal Municipio di Viterbo: locchè non è punto escluso si faccia quando quelli siano completati, prima che questo di massima diventi definitivo.

Un progetto di massima per un tronco ferroviario funicolare da S. Giovanni a Teduccio al Vesuvio; uno di massima ancora per la Stazione ferroviaria definitiva di Palermo, le norme per la sistemazione del Reno nella provincia di Bologna, sono gli affari principali di cui si occupò il Consiglio medesimo, approvandoli nella sopraccitata seduta. Una Commissione, composta degli ispettori prof. Betocchi, comm. Palmieri e marchese Pareto, ha ricevuto l' incarico di studiare e riferire al Consiglio intorno a due progetti per fornire d'acqua potabile la città e la provincia di Bari. Autore di uno è il signor Angelo Filonardi, ingegnere-capo della Società dell'acqua Marcia in Roma; autore dell'altro è l'architetto Giovanni Castelli di Napoli. Vi fornirò dettagli a tempo e luogo. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che i lavori della Stazione definitiva pel servizio dei viaggiatori in Como sono già ultimati, ed essa verrà aperta al pubblico verso il 6 o 7 del prossimo febbraio. Coll'apertura della detta Stazione verrà tolta l'attuale baracca di legno, che finora serviva ad uso dei viaggiatori.

---

La nuova conferenza per la continuazione degli studii della Commissione ferroviaria sul materiale mobile, che doveva aver luogo in Torino il 15 corr., e che venne aggiornata sino ad ulteriore avviso, avrà luogo invece l'11 febbraio prossimo, parimenti in Torino.

---

L'11 marzo venturo si terrà in Firenze una conferenza, sotto la presidenza del comm. Biglia, ispettore del Genio civile, coll'intervento dei rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane, allo scopo di studiare il miglior sistema per la chiusura

**delle linee e dei passaggi a livello, ed ove fosse il caso, formulare una proposta concreta per l'adozione di un sistema unico su tutte le nostre linee.**

L'appalto per la costruzione della nuova galleria di raccordamento sotto il colle di S. Benigno e delle opere accessorie, affine di porre in comunicazione l'attuale linea detta *della Coscia* e le nuove calate del porto di Genova, venne in questi giorni deliberato alla ditta Francesco Denegro di Genova.

Col 1.° febbraio verrà aperta al pubblico servizio la nuova fermata di Borgio-Vereggi, fra le Stazioni di Finalmarina e Pietra-Ligure, per viaggiatori, bagagli e merci a grande velocità.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Movimento ferroviario** — Leggesi nel *Diritto*:

Non abbiamo punto esagerato scrivendo, giorni sono, che per i funerali di Vittorio Emanuele erano venuti a Roma circa duecentomila persone.

L'Amministrazione delle ferrovie ha già fatto il computo delle persone arrivate dal 10 al 19 — e furono 175,835.

Sono anche da aggiungersi i Corpi di cavalleria e di fanteria arrivati per la circostanza; più parecchie migliaia di abitanti dei vicini paesi della provincia, che vennero a Roma senza servirsi della ferrovia.

Le Ferrovie Romane incassarono, per la vendita dei soli biglietti di andata e ritorno, due milioni e cinquecento mila lire all'incirca.

— A questo proposito, la *Riforma* aggiunge:

L'on Ministro dei lavori pubblici, con una lettera indirizzata a tutte le Direzioni generali delle ferrovie italiane, ha voluto attestare ad esse la soddisfazione del Governo per il buon servizio fatto negli ultimi giorni, senzachè in tanto movimento di treni e di persone si avesse a deplorare alcun sinistro, o altro serio inconveniente.

**Nuovo valico appenninico** — Nella seduta del 25 corr. del Consiglio provinciale di Firenze, il consigliere *Bacci* riferiva sul voto da farsi al Governo perchè nella scelta di un nuovo valico ferroviario dell'Appennino sia preferita una linea che faccia capo a Firenze, e proponeva che il Consiglio emettesse in questo senso un voto al Governo del Re.

Il consigliere *Vegni* accennò al desiderio che nella discussione della proposta si evitasse di entrare nel merito della questione e di fare confronti fra le diverse linee che sono in progetto, ma soltanto si procurasse di formulare un voto che miri a garantire gl'interessi della provincia e del suo capoluogo.

Il consigliere *De Cambray Digny*, associandosi al consigliere Vegni, formula con esso la seguente proposta di deliberazione:

« Il Consiglio,

« Udita la relazione della Commissione quarta intorno alla costruzione di una strada ferrata a traverso l'Appennino toscano;

« Considerando che è interesse vitale della nostra città e provincia che la nuova via ferrata a traverso l'Appennino scenda direttamente a Firenze;

« Considerando che una simile linea, completata dalla ferrovia Livornese, soddisfa ai generali interessi, formando la più breve congiunzione fra l'Adriatico ed il Mediterraneo:

« Delibera di volgere caldi voti al Governo perchè la scelta cada sopra una linea che faccia capo a Firenze. »

Dopo lunga ed animata discussione sulla forma della proposta, essa è approvata all'unanimità.

**Stazione in Trastevere** — Leggesi nella *Libertà* del 22 corrente:

Dicemmo, sono già varii giorni, che il ff. di Sindaco aveva trasmesso al Ministero dei lavori pubblici una memoria per indurre il signor Ministro a volere, con la maggiore possibile sollecitudine, deliberare intorno alla costruzione di una Stazione ferroviaria in Trastevere.

Possiamo assicurare che il comm. Perez ha dato precise istruzioni perchè di questo affare gli sia dato al più presto ogni più esatta notizia. Il comm. Perez è animato dal miglior sentimento, e desidera di far cosa che egli stesso reputa utile.

— Lo stesso giornale aggiunge in data 27:

Il Ministro dei lavori pubblici, in attesa di poter far eseguire una Stazione ferroviaria ove più i bisogni della città lo richiedono, ha invitato la Società delle Ferrovie Romane a presentare le sue proposte per l'impianto di una fermata provvisoria presso San Paolo, la quale soddisferà, se non altro, alle esigenze del momento; e provvederà appena queste proposte gli perverranno.

**Tramway Roma-Tivoli.** — Nella seduta del 26 corr, del Consiglio provinciale di Roma si discusse la domanda della Società concessionaria del tramway da Roma a Tivoli, per *sostituire la trazione a vapore a quella a cavalli.*

*Bompiani*, relatore della Commissione, dopo aver fatto la storia di questa concessione, estesa prima da Roma a Subiaco, e ristretta quindi da Roma a Tivoli, dichiara non esser contrario alla sostituzione richiesta della trazione a vapore, però la vuole circondata da queste condizioni:

1. Che il tramway sia portato fin dentro la città di Tivoli;

2. Che, non potendo giungere con una linea continuata sino a Tivoli, debba provvedere all'interruzione con una trazione a cavalli;

3. Che il termine di 18 mesi, che scade col 31 maggio, si tenga fermo;

4 Che il tramway si mantenga sulla linea provinciale;

5. Che la Società s'incarichi di ottenere dal Governo la necessaria autorizzazione.

*Manni* presenta un ordine del giorno, a nome della Deputazione, con la condizione che si tengano fermi i patti stipulati nel Capitolato, e che si osservi la legge nella parte che può riflettere l'Autorità governativa; dimostrando come quest'ordine del giorno risponda all'interesse provinciale, ed includa tutte le condizioni specificate dal relatore della Commissione

Dopo viva discussione, a cui prendono parte i consiglieri Vitaliani, Zeppa, Manni, Bompiani ed Aureli, la concessione è accordata con le condizioni suddette, concertate fra la Deputazione e la Commissione.

**Tramways di Milano.** — Anche il Consiglio provinciale di Milano ebbe a trattare, nella seduta del 28, sulla domanda della Società dei *tramways* Milano-Saronno per la concessione della trazione con macchine a vapore, in sostituzione dell'attuale trazione a cavalli.

*Bianchi* (relatore) spiega a lungo i criterii che guidarono la Commissione nelle sue proposte; e dice che la Deputazione, nel chiedere un compenso, partì da calcoli basati sugli esperimenti intrapresi sulla linea Milano-Saronno e Milano-Monza, i quali dimostrarono che il vantaggio nella spesa di esercizio poteva facilmente contenersi fra il 30 ed il 50 per 0[0. Ora, se era cosa giusta il favorire queste ferrovie nei loro primordii, d'altra parte era pur ragionevole ed equo che, trovato il modo sicuro e permanente di rendere profittevole l'esercizio dei *trams*, al pari, e forse meglio, delle ferrovie ordinarie, la Provincia non avesse ad accordare senza un corrispettivo dovuto le proprie strade per l'uso dei *trams* stessi. La strada provinciale Milano-Saronno-Tradate, fino al confine colla provincia di Como, ha una lunghezza di chilometri 23 593, e la Società concorrerebbe nella spesa di manutenzione, ch'è di l. 25,235 09 per una metà in L. 12,662.54. Tale somma però verrà in parte diminuita per la zona accollata alla Società per l'impianto del *tramway*.

*Rognoni* fa alcune osservazioni, e propone la sospensiva

**sulla quistione, fino a che la Deputazione possa presentare al Consiglio un Capitolato da servire per tutte le ferrovie a vapore, ed un altro per quelle a cavalli; allora si potrà discutere e deliberare con cognizione di causa.**

*Villa Pernice* osserva che, nè la Deputazione, nè il Consiglio potevano prevedere, quando si costruivano i primi *tramways*, che le domande per altre costruzioni si moltiplicherebbero in modo da rendere necessaria la formazione di norme generali con apposito Capitolato estensibile a tutte.

Per queste considerazioni, l'oratore crede che la sospensiva non sia nè opportuna, nè giusta, e stima invece debba accogliersi la proposta del consigliere Bonalumi, cioè di discutere le Convenzioni pei *tramways* di Saronno e di Vaprio, assumendosi dalla Deputazione l'incarico di presentare in altra seduta un progetto di Capitolato generale: ciò che era già nelle intenzioni sue.

*Mussi*, convinto dalle ragioni del cons. Villa Pernice, ritira la sospensiva, proposta d'accordo col cons. Rognoni, purchè la Deputazione prometta di presentare un Capitolato generale.

Infine si decide di combinare una dizione più specificata e precisa del Capitolato per le due sole concessioni in discussione; ed il Presidente legge il seguente ordine del giorno dell'on. Mussi, accettato dalla Deputazione:

« È fatto obbligo alla Deputazione provinciale di riformare, e alla Società di accettare gli articoli del Capitolato in relazione particolare alla concessione oggi accordata. »

È approvata all'unanimità.

Rispetto all'altra uguale domanda della Società del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio, il Consiglio decide che abbia a sottostare alla stessa decisione di quella per Milano-Saronno.

**Ferrovia Torino-Bra** — In questi giorni vennero distribuiti alla Camera dei deputati parecchi progetti di legge, tra cui quello per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia pubblica, a sezione ridotta, da Torino a Bra per Stupinigi, Vinovo, Carignano, Carmagnola e Sanfrè. Per questa concessione, come fu già annunciato, lo Stato concede per 35 anni una sovvenzione di L. 500 al chilometro, e la Provincia di Cuneo un sussidio di L. 200,000.

**Ferrovia Cuneo-Saluzzo-Airasca** — Leggiamo nel *Risorgimento* del 25 corr.:

La Casa Lapeyre, in persona del signor Marchisio, accettò formalmente di addivenire alla costruzione, ed occorrendo, all'esercizio della suddetta linea alle seguenti condizioni:

Sussidio a fondo perduto, per parte dei Corpi morali interessati, L. 2,400,000 (sono già completamente assicurate L. 2,300,000).

Sussidio governativo L. 1000 per chilometro, e per 35 anni. Se il sussidio governativo superasse le L. 1200, una corrispondente riduzione verrà fatta sul sussidio dei Corpi morali.

Progetto Cora, con facoltà di variarne la traccia planimetrica, non oltre i 300 metri a destra od a sinistra.

Obbligo per la Casa costruttrice di domandare la concessione entro 15 giorni da quello della notificazione ufficiale della deliberazione del Comitato, il che avverrà fra pochi giorni.

Promessa (non obbligo) di dar compiuta la linea entro 18 mesi dalla data della concessione.

Speriamo che il Comitato di Saluzzo non avrà dimenticato di esigere dai concessionari una corrispondente cauzione, senza di che non vi potrebbero essere serie garanzie.

**Ferrovia Cuneo-Ventimiglia** — Leggesi nella *Sentinella delle Alpi*, e riportiamo per debito di cronisti:

Il nostro corrispondente di Roma ci partecipa che l'opuscolo del deputato Borelli *Questioni ferroviarie*, relativo alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia per Val di Nervia, fece impressione nei circoli militari, per la parte che concerne il pericolo di una facile invasione francese dalle Alpi marittime ed Appennini liguri. Tale questione verrà agitata nella Camera dei deputati. Il progetto della ferrovia *Subalpina* acquista favore. Il barone di Vautheleret giunse a Roma, ed ebbe conferenza con alcuni influenti deputati riguardo al suo progetto per la ferrovia Cuneo-Ventimiglia per Val di Nervia.

**Ferrovie della Valtellina** — È stata presentata al Consiglio provinciale di Sondrio, che l'ha accolta favorevolmente, una proposta per la costruzione delle ferrovie della Valtellina e del Chiavennasco. Il sistema adottato sarebbe quello dello scartamento ridotto.

**Ferrovie Calabro-Sicule** — In seguito alla diminuzione fatta in tempo utile sul presunto prezzo di lire 273,750, per l'appalto delle opere di consolidamento del tronco delle ferrovie Calabro-Sicule (linea Leonforte-Licata) compreso fra Leonforte e Villarosa, si procederà lunedì 11 febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caltanissetta, al definitivo deliberamento della surriferita impresa al migliore oblatore, in diminuzione della somma di L. 260,062.50, a cui il suddetto prezzo trovasi ora ridotto. Il tempo per la ultimazione dei lavori è stabilito in mesi sei, a decorrere dal giorno della consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno esibire la ricevuta di una Tesoreria provinciale pel deposito interinale di L. 19,000; e la cauzione definitiva è fissata in L. 38,000 in numerario od in rendita D. P.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Scrivono da Berna al *Journal de Genève* che la stampa tedesca giudica assai severamente il contegno della Svizzera rispetto alla nuova sovvenzione impostale dalla Conferenza di Lucerna.

L'*Actionnaire*, di Francoforte, rimprovera alla Svizzera il triste spettacolo ch'essa dà al mondo in questo affare, mostrando un egoismo ed una ristrettezza di vedute, che dànno una ben mediocre idea del suo patriottismo e della sua intelligenza.

Ma, se il giornale francofortiano fosse meglio informato dell'ordinamento politico svizzero, non si meraviglierebbe tanto della fatica che devono fare i Cantoni per riunire gli 8 milioni richiesti. D'altra parte, esso dimentica che la sovvenzione primitiva della Svizzera è eguale a quella della Germania; e che la Germania, la quale non dà che 20 milioni, mentre l'Italia ne dà 45, avrebbe dovuto dare, in proporzione della sua popolazione ed in paragone della Svizzera, una sovvenzione di 150 milioni Quando la Svizzera, che conta 2 1/2 milioni di abitanti, dà pel Gottardo 20 milioni, ossia 28 calcolando la nuova sovvenzione; e quando la Germania, con circa 38 milioni di popolazione, non ne dà che 20, ossia 30 da ultimo, non si può senza ingiustizia accusare il nostro paese di egoismo e di ristrettezza di vedute; tanto più che la Germania e l'Italia non hanno, come pretende l'*Actionnaire*, un interesse lontano alla costruzione del Gottardo, mentre, secondo quel giornale, l'interesse della Svizzera è immediato. Egli è evidente, per qualunque uomo imparziale, che la Germania e l'Italia ritrarranno maggiori vantaggi della Svizzera dall'apertura del tunnel, e ciò in ragione della estensione e dei prodotti di quei due Stati.

— Scrivono pure da Berna, 24, allo stesso giornale:

Nella sua seduta del 21 corrente, il Consiglio d'amministrazione del Gottardo adottò le principali condizioni poste dal Consorzio per l'ultimo versamento sul capitale-Obbligazioni; però sotto la riserva che, se per qualunque causa gli Stati stranieri rifiutassero di approvare la perizia, o la giudicassero insufficiente, la Società potrebbe fare la prova, mediante convenzioni conchiuse con imprenditori solvibili ch'essa è in grado di eseguire il programma di Lucerna.

La Società domanda inoltre che, dopo il pagamento del saldo del 4° versamento sulle Azioni, cioè circa 80 fr. per titolo, gli azionisti possano effettuare successivamente l'ultimo versamento, in compenso, coi cuponi scaduti, e che la prima ipoteca possa esser portata a 74 milioni, in luogo di 68.

Il Consiglio d'amministrazione s'occupò inoltre della domanda delle città di Lucerna perchè la sede dell'Ammini-

strazione sia stabilita definitivamente a Lucerna, anzichè essere ripartita tra Zurigo e Lucerna. Ma, avendo il signor Alfredo Escher dichiarato che in tal caso darebbe la sua dimissione da membro e presidente della Direzione, il Consiglio d'amministrazione incaricò la Direzione stessa di riferirne al Consiglio federale per le sue decisioni. Il Consiglio d'amministrazione però spera che il Consiglio federale vorrà regolare la questione in modo da impedire la dimissione del sig. Escher, la quale, nelle difficili circostanze in cui la Società si trova, sarebbe sommamente spiacevole. —

Il Governo essendosi rivolto al Municipio di Berna per impegnarlo a votare, col Consiglio della borghesia, una sovvenzione di 100,000 fr. pel Gottardo, il Municipio propose al Consiglio di rifiutare qualunque nuova sovvenzione. Ed il Consiglio della borghesia si pronunciò in questo senso.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 15 50 (serpentina) dal lato di Airolo m. 10.50 (armatura); in totale m. 26, cioè in media giornaliera m. 3.70.

**Ferrovie svizzere.** — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.*:

Nel 1860, la rete delle ferrovie svizzere contava appena una lunghezza di 1050 chilometri; alla fine del 1876, la sua lunghezza era di 2306 chilometri in esercizio; dal 1873 al 1876, se ne aprirono alla circolazione 834 chilometri.

La rete svizzera, che costò in complesso 729 milioni e mezzo, ossia in media 324,066 franchi per chilometro, è esercitata da 21 Compagnie indipendenti. Il capitale impiegato e quello necessario al compimento delle linee in costruzione si eleva ad 829 milioni, decomponentesi nel seguente modo: 274 milioni in Azioni, 429 milioni e mezzo in Obbligazioni, e 47 milioni in sovvenzioni; in conseguenza le Azioni formano il 33 0[0, le Obbligazioni il 52 0[0 e le sovvenzioni il 6 0[0 del capitale.

Il materiale ruotante di tutte le strade ferrate svizzere si compone di 522 macchine, 1662 vagoni di viaggiatori con 73,262 posti, e 10,093 vagoni di mercanzie. Il numero totale degli impiegati è di 14,286.

**Disastro in Francia** — Un terribile accidente avvenne il 23 corr., verso le 5 pom., sulla linea dei *tramways* di Montreuil, alla sua sezione colla ferrovia di Cintura, presso la strada d'Avron.

Il *tramway* N. 134, che dalla piazza del Trono va a Montreuil, si scontrò con un treno ferroviario. Il guardiano Lemoyne aveva aperto il binario al *tramway*, che si era fermato per lasciar passare un treno di merci proveniente dall'*avenue* di Vincennes. Questo treno era composto d'una cinquantina di vagoni, e si moveva lentamente. L'ultimo vagone era appena passato, che il *tramway* entrava sul binario, mentre dal lato opposto esso veniva aperto da Lemoyne. Ma questi aveva male calcolato il tempo: il treno-merci gli aveva nascosto il convoglio 46, che giungeva in senso inverso Questo convoglio, composto d'una ventina di vagoni di viaggiatori, veniva da Charonne e correva a grande velocità. Esso spezzò letteralmente il *tramway*, separando l'avantreno dal resto del veicolo, e lanciando vettura e viaggiatori a parecchi metri fuor della strada. Era un grande *tramway* da 45 posti; ma, per fortuna, non v'erano allora che 4 viaggiatori.

Il conduttore fu la prima vittima della catastrofe: egli rimase ucciso sul colpo. Un signore di 52 anni, che si trovava solo sull'imperiale, fu slanciato sotto le rotaie della locomotiva: la sua testa fu staccata dal busto. Due signore, che occupavano l'interno, non riportarono che lievi contusioni. Il 4° viaggiatore, un garzone da caffè di Montreuil, rimase ferito alla testa. Il guardiano Lemoyne, urtato dalla locomotiva, n'ebbe rotte le gambe.

Quanto ai cavalli, spaventati e affatto staccati dalla vettura, si diedero a corsa sfrenata, e non si arrestarono che a Montreuil, mentre il treno, troppo inviato per potersi fermare, proseguì la sua strada fino alla prima stazione.

**Disastro nel Belgio.** — Ci si annunzia, dice l'*Opinion* d'Anversa, che domenica mattina è accaduto un disastro ferroviario sulla linea del *Grand-Central*, fra Tirlemont e Louvain. La caldaia della locomotiva di un convoglio è scoppiata. Il fuochista ne rimase ferito alla testa e nelle mani. Il ferito, come anche il macchinista e il guardaconvoglio, sarebbero saltati sulla via, mentre il convoglio continuò a muoversi fino alla Stazione di Lovanio, dove avrebbe urtato contro una serie di vagoni, che ne sono stati danneggiati.

**Disastro in America.** — Nelle vicinanze di Negaunee, sul Lago Superiore (narra l'*Eco d'Italia* di Nuova York del 10 corr.), scoppiarono due tonnellate di dinamite, mentre alcuni lavoranti stavano per caricare la detta materia esplosiva in un carro ferroviario. L'esplosione fu terribile: pareva come se la terra fosse per spalancarsi ed ingoiare tutti i paesi circonvicini. Pel corso di un miglio, la ferrovia fu distrutta: le rotaie ridotte in frantumi e lanciate a grande distanza; opificii, vagoni, locomotive e Stazioni, tutto scomparve in un attimo: dieci e più persone furono fatte in brandelli, altre rimasero ferite.

**Nuovo congegno per prevenire i disastri.** — Si legge nella *Liberté*:

In seguito alla terribile catastrofe accaduta, or fa un anno, presso il lago di Bourget, l'Accademia delle scienze di Parigi incaricò una sua Commissione speciale di esaminare i diversi sistemi, che le fossero stati proposti, onde prevenire i disastri ferroviarii. Ora sappiamo che questa Commissione ha essa stessa proposto a tal fine un mezzo ingegnoso, il quale sarà prossimamente sperimentato nella Stazione di Marsiglia. Questo mezzo consiste in uno specchio elettrico, che sarebbe collocato in tutte le Stazioni, e sul quale si riprodurrebbero tutti i movimenti della linea. Per questo specchio i capi-stazione potranno vedere e riconoscere esattamente in qual punto si trovi il convoglio partito dalla loro Stazione. Questo specchio è interessantissimo: vi si vedranno circolare, salire, discendere, incrociarsi tutti i convogli per uno spazio di 400 chilometri. Quindi gli accidenti, che sono conseguenza di anticipazioni o ritardi di convogli, potranno essere così impediti.

**Ferrovie spagnuole.** — Un telegramma da Madrid, 24, reca:

La nuova linea della strada ferrata del Mediterraneo, fra Barcellona e Perpignano, fu aperta ieri, in occasione del matrimonio del Re. Si potrà così fare il viaggio fra Roma e la Spagna in 48 ore, senza lasciare mai la strada ferrata.

# Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà*, del 26:

Quanto prima verrà stipulato il contratto tra il Municipio ed il sig. Morosi per l'appalto dei lavori degli altri tronchi della Via Nazionale fino a Piazza di Venezia.

Il sig Morosi ha fatto valere un articolo del suo primitivo contratto, il quale gli accordava la facoltà di prendere in appalto i lavori degli altri tronchi della Via Nazionale, alle stesse condizioni ed alla stessa tariffa di prezzi, che aveva accettato per l'esecuzione del primo tronco.

Non si avrà quindi bisogno di ricorrere ad asta pubblica, e ciò agevolerà molto il principio dei lavori.

A proposito della Via Nazionale, la multa applicata dall'on. Ruspoli all'appaltatore ha prodotto i suoi frutti, ed ora i lavori sono spinti abbastanza alacremente; e se non lo sono quanto si desidererebbe che fossero, non vi è ragione di lamentarsi.

— La *Libertà*, del 27, annuncia:

Ieri sera finalmente, per la prima volta, è stato illuminato a gas il ponte Sisto, allargato e rastaurato completamente. Gli accessi sono aperti al pubblico, e si sale sui nuovi marciapiedi mediante pochi gradini. Non resta ora che selciare nuovamente la parte riservata alle vetture, perchè questo lavoro possa dirsi terminato. Il Ponte Sisto doveva essere restaurato per la fine di agosto 1877: siamo alla fine di gennaio 1878, ed ancora resta qualche cosa a farsi. Questo fatto serva d'esempio per dimostrare con quanta lentezza procedono tutti i lavori pubblici municipali.

**Palazzo dell'Esposizione permanente in Roma.** — La *Libertà* del 28 dice che la Commissione, che deve giudicare i progetti presentati al concorso pel palazzo dell'Esposizione, non solo è completamente formata, ma ha iniziati i propri lavori. Il Ministero della pubblica istruzione ha chiamato a far parte della Commissione medesima due distinti architetti residenti fuori di Roma.

La Commissione ha chiesto che le fosse porto il modo di fare l'esposizione dei 73 progetti presentati, e il Ministero si è messo subito alla ricerca del locale desiderato. Crediamo anzi che la scelta del medesimo sia stata fatta, e che presto potrà aprirsi la esposizione.

Ora resta a spronare il Consiglio provinciale, affinchè esso prenda una deliberazione conforme a quella presa dal Municipio, e voti un largo concorso pecuniario alla costruzione del palazzo. Appena il Consiglio provinciale avrà preso una decisione in proposito, l'on. Coppino presenterà al Parlamento il progetto di legge per il concorso dello Stato all'innalzamento di questo desiderato edificio, concorso che consisterà in L. 250 mila e nella cessione di 6000 metri di terreno.

**Nuovi ponti su strade nazionali.** — Tra i progetti di legge distribuiti in questi giorni alla Camera dei deputati, notasi quello per l'approvazione della spesa per la costruzione di diversi ponti lungo le strade nazionali, così formulato:

« È autorizzata la spesa di L. 495,720, da inscriversi in appositi capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per la ricostruzione di alcuni ponti su varie strade nazionali, da ripartirsi come appresso:

| | |
|---|---|
| Sul bilancio 1878. | |
| Pel ponte sul Cordevole . . . . . . . . | L. 46,120 |
| Pel ponte sul Ruinian . . . . . . . . . | » 53,000 |
| Pel ponte sul torrente S. Caterina di Pittinuri | » 53,000 |
| Pel ponte sul S. Giovanni . . . . . . . . | » 70,000 |
| Sul bilancio 1879. | |
| Pel ponte sul Cordevole . . . . . . . . | L. 100,000 |
| Pel ponte sul S. Giovanni . . . . . . . | » 110,000 |
| Pel ponte sul Cismon . . . . . . . . . | » 63,600 |
| Totale | L. 495,720 |

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 20 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 24 corr.), è approvata la istituzione della *Cassa di risparmio di S. Elpidio a Mare* (prov. di Ascoli Piceno), e n'è approvato lo statuto.

**Operaj in Isvizzera** — Il Ministero ha diretto alle Prefetture la seguente nota, che vorremmo fosse di salutare avviso agli operaj che emigrano in cerca di lavoro:

« Il Ministero dell'interno ha ricevuto testè comunicazione da quello degli affari esteri, che i RR. Consoli di Zurigo e di Basilea annunciano essersi sospesi molti lavori pubblici intrapresi in quelle contrade, e ciò a causa dei rigori della stagione e della crisi generale, che si accentua sempre di più.

« Il numero però degli operaj, i quali ivi si recano nella speranza di trovarvi un'occupazione, si accresce ognora, esponendosi in tal modo gli operaj stessi a gravissimi sacrificii ed a trovarsi anche mancanti dei necessarii mezzi di sussistenza ».

**Ufficii telegrafici.** — Il 22 corr., in Santa Severina (prov. di Catanzaro) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno,

**Congresso telegrafico internazionale.** — A quanto annuncia la *Suisse industrielle*, il sig. Eugenio Borel, direttore dell'Ufficio postale internazionale in Berna, dietro espresso desiderio del Governo inglese, si recherà a presiedere il Congresso telegrafico internazionale, che deve radunarsi il primo luglio prossimo in Londra.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, il Mobiliare italiano rimase fermo a 690 e 693, dopo aver toccati nei giorni intermedii il 685.

I valori ferroviarii non ebbero variazioni, nè transazioni di rilievo. Le Azioni Meridionali si tennero sul 348 al 347; meglio trattate le Obbligazioni relative a 244 e 246; i Boni invariati a 568 — Anche le Obbligazioni Sarde ebbero richieste abbastanza importanti; e quelle della serie A trovarono denaro a 241.50 e 242 25; le altre della serie B, a 238 e 239. — Le Pontebbane richieste 373; l'Alta Italia a 258.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 173 ed a 168; le Obbligazioni relative a 237 e 235. — Le Vittorio Emanuele a 236 e 239. — Le Azioni Ferrovie-Romane a 77 e 76; le Obbligazioni a 255 circa.

# Avvisi d'Asta

Il 4 febbraio p. v., presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione sessennale della strada consorziale Verentana, da Montefiascone alla provinciale Tarquinia-Orvietana, per l'annuo canone di L. 6000. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 500 in moneta e biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 600 idem o rendita D. B.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale marittima, dalla Casilina sotto Frosinone all'Appia presso Terracina, per l'annuo canone di L. 12,651.81, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito L. 1000 in moneta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Borzoli detta *delle roveri*, sul dato di L. 55,167.38, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di arginamento di un tratto del torrente Bisagno, della costruzione di un ponte sul rivo Veilino, e formazione di un piazzale dinanzi al civico cimitero di Staglieno, per la complessiva somma di L. 225,000. Deposito L. 22,500, oltre a L. 1500 per spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione triennale, dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881, dei tratti 3.o e 4.o compresi fra il ponte sul torrente Passo di Piazza ed il bivio per Vittoria-Terranova, in diminuzione dell'annuo canone di L. 22,175, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato in biglietti di Banca o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada consortile da Pinerolo a San Secondo, in due distinti lotti: 1° Lavori in muratura ed accessorii per il presunto importo di L. 25,000; 2° Provvista e collocamento delle travate in ferro ed accessorii per il presunto importo di L. 42,000. Deposito interinale L. 2500 pel 1° lotto e L. 4000 pel 2°; cauzione definitiva rispettivamente L. 6000 ed 8000, in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione di artiglieria della Fabbrica d'armi di Brescia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della fornitura di 12,000 sbarre d'acciaio fucinate per canne da fucile (modello 1870), sul dato di lire 44,160, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito L. 5600 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Flaminia-Viterbese, dalla Colonnetta di Nepi, sulla Cascia, a Ponte Felice, per l'annuo canone di L. 8000. Manutenzione dal 1.o aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 700 in moneta o biglietti di B.; cauzione definitiva L. 800 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, per l'annuo canone di L. 4436.82 pel 1° anno, e di L. 5600 pei successivi. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 500 in moneta legale; cauzione definitiva L. 560 in denaro o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lav. pub. e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco dell'arginatura di Po, fra Bastida dei Dossi e Cervesina, dal confine Silvano Pietra-Corana a Cervesina, della lunghezza di m. 6,267.60, per il presunto importo di L. 116,563. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 15,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio d'Amantea (prov. di Calabria Citra), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria traverso l'abitato del detto Comune, della lunghezza di m. 1305.25, per il presunto importo di L. 42,564.12. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2.ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra la vallata di Guardia Perticara ed il torrente Borrenza, della lunghezza di m. 7,346.62, per la presunta somma di L. 267,540. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di 16,600 aste da casse di fucili (modello 1870) per il prezzo totale di L. 49,800. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.



## SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.

(Continuazione, vedi numero precedente).

Prato Cesare, capo stazione, Novara, 2; Cordara Luigi, sotto capo id. 1; Monti Roberto, id. id. 1; Mapelli Antonio, gestore g. v. id. 2; Beretta Gabriele, impiegato, id. 2; Levi Vittorio, id. id. 0.50; Bottini Annibale, id. id. 0.50; Lucatello Alfonso, id. id. 1; Inglese Roberto, id. id. 1; Sesia Andrea, id. id. 1; Bergonzoli Francesco, id. id. 1; Spattini Giuseppe, id. id. 0.50; Gorra Antonio, id. id. 0.50; Gaidana Carlo, id. id. 1; Boraso Giuseppe, id. id. 1; Piasco Luigi, gestore id. 1; Cerè Pietro, impiegato id. 1; Marcet Luigi, id. id. 1; Förster Carlo, capo stazione, Oleggio, 2; Visconti Giovanni, manovale, id. 0.50; Portalupi Emilio, capo stazione, Olevano 1; Rizzi G. Batt.a id. Olgiate, 1; Robecchi Enrico, id. Ozzano, 1; Solaroli Liberio, impiegato, id. 0.50; Visconti Lorenzo, capo squadra id. 0.50; Battaglia Luigi, capo stazione Pizzighettone, 1; Crespi Angelo, id. Pieve Albignola, 1; Brusco Giuseppe, id. Pavia, 4; Amati Edoardo, sotto capo id. 2; Foglia Gio. Battista, impiegato id. 1; Pellegrini Ercole, gestore, id. 1; Uslenghi Vincenzo, id. id. 1; De-Carli Enrico, impiegato 1; Franchi Carlo, id. id. 1; Eiserle Giuseppe, id. id. 1; Martinetti Francesco, id. id. 1; Malgarini Catullo, id. id. 1; Spagna Attilio, id. id. 1; Pironi Giuseppe, capo stazione Parabiago, 1; Tamagno Ignazio, id. Portocomaro, 1; Lorenzi Pietro, id. Portengo, 1.50; Dallera Pietro, assistente, id. 1; Borra Angelo, capo stazione Robecco, 1; Draghi Massimo, id. Rogoredo, 1.50; Perotti Luigi, assistente id. 1; Massardi Giuseppe, capo stazione Rho, 1; Taroni Ettore, impiegato, id. 0.50; Danelli Achille, id. id. 0.50; Tenca Candido, id. Settimo 0.75; Azzone Rainero, assistente id. 0.50; Barberini Enrico, impiegato, id. 1; Prato Francesco, capo stazione, id. 1.50; Centanin Antonio, reggente S Zeno Folz., 0.50; Timossi Domenico, capo stazione S. Germano, 1; Squassi Luigi, id. San Stefano Lodigiano, 1; Sesia Francesco, id. Scenguago, 1; Bruni Luigi, id. Serralunga, 1; Cesari Luigi, assistente id. 1; Zanetti Giuseppe, capo stazione Sandigliano, 0.50; Lauza Antonio, guardiano id. 0.50; N. N. capo stazione Salussola 1; Spreafico Vitale, capo stazione Strambino, 1; Rosatti Riccardo, id. Sannazzaro, 1; Finati Pietro, impiegato id. 1; Campagnoli Luigi, capo stazione Sesto S. Giov., 1; Drovetti Giuseppe, impiegato id. 0.50; Brambilla Modesto, g. eccent.a id. 0.50.

Bonetti Enrico, sotto capo stazione S. Giorgio Cas., 1; Navazzotti Antonio, capo stazione Sartirana, 1.50; Riccordi G.: Battista, assistente, id. 0.50; Artioli Luigi, id. id. 0.50; Zambrini Carlo, M.a id. 0.50; Losa Luigi, g. eccentrica id. 0.50; Gatti Giuseppe, id. id. 0.50; Vailati Carlo, manovale id. 0.50; Scorsone Lazzaro, id. id. 0,50; Ghidini Antonio, capo stazione Saluggia, 1; Borsa Giovanni, id. Somma, 2; Colombo Agostino, g. magazz., id. 1; Pero Aquilino, g. eccentr. id. 0.50; Pedranti Girolamo, id. id. 0.50; Guaschino Giovanni, manovale id. 0.50; Pedrini Pietro, capo stazione Seregno, 2; Gianolio Melchiorre, impiegato, id. 0.75; Della Torre Guglielmo, id.id. 0.75; Toccagni Carlo, capo stazione Santhià, 1; Occhetti Pietro, impiegato, id. 1; Maffei Luigi, id. id. 1; Cervini Angelo, id. 0.50; Ghellio Enrico, id. id. 1; Maghetti Pietro, id. id. 1; Alamanni Pindaro, id. id. 1; Fea Giuseppe, id. id. 1; Rossini Luigi, caffettiere, id. 1; Gila Giuseppe, capo stazione Torazza, 1; Introzzi Giuseppe, assistente, id. 0.80; Castelli Carlo, g. eccen. id. 0.60; Vignone Carlo, id. id. 0.60; Porta Cesare, manovale, id. 0.60; Mella Giovanni, id. id. 0.60; Cortelezzi Paolo, capo stazione Terranova, 1; Novelli Giuseppe, id. Tonco, 1.50; Guaschi Bartolomeo, id. Torreberetti, 1.25; Piccolino Pietro, assistente, id. 0.50; Roversi Attilio, capo stazione Tavazzano, 1.50; Panara Angelo, id. Tronzano, 0.50; Rossetto Francesco, id. Usmate, id. 1; Crosta Carlo, g. eccen. id. 0.50; Mariani Antonio, id. id. 0.50; Pavani Santo capo stazione Vergiate, 2; Ceriani Gaetano, assistente idem 1; Chiusano Giuseppe, capo stazione Vergnasco, 1; Costa Giovanni, id. Vercelli, id. 2; Savi G. Battista, teleg.a viag.e, id. 2; Cuttica Francesco, gestore g. v. id. 1; Airoldi Francesco, p. v. id. 2; Deabate Teonesto, bigliettario, id. 1; Begani Enrico, sotto capo id. 1; Gibelli Pietro, impiegato, id. 1; Foa Raffaele, id. id. 1; Casalegio Giuseppe, capo stazione Varallo p.a 1; Costa Giacomo, id. Villamaggiore, 1; Nizzoli Germanico, id. Valenza, 1; Celasco Felice, gestore, id. 0.50; Rossi Francesco, impieg.to, id. 0.50; Morani Claudo id. id. 0.50; Galletti Gaspare, assistente id. 0.50; Tardanie Emanuele, Impº avvent., id. 0.50; Chiarle Domenico, id.id. 0.50; Robecchi Giuseppe, impiegato, id. 0.50.

Barsanti Tito, capo stazione Varese, 1.35; Pivetta Olimpio, gestore, id. 1.20; Giorgini Giacomo, impiegato id. 0.80; Rabò Enrico, capo stazione Valle, 2; Castellazzi Pio, id. Vespolate 1; Savarè Gaetano, id. Vittuone, 1.50; Geoffroy Italo, assistente id. 0.50; Galli Luigi, g. eccen. id. 0.50; Roma Ambrogio, id. id. 0.50; Morazzoni Luigi, manovale id. 0.50; Ripamonti Primo, g. eccen. id. 0.50; Coggiola Domenico, capostazione id. 2; Saita Carlo, impiegato id. 0.75; Maridati Filippo id. id. 0.75; Rè Paride, id. id. 1; Bastico Demetrio, assistente id. 0.75; Polastro Angelo, guardia, id. 0.75; Busca Carlo g. eccen. Vigevano, 0.50; Marziano Angelo, id. id. 0.50; Bellazzi Gerolamo, C. manovra, id. 0.50; Manicardi Bonfiglio, id. C. Squadra, 1; Cargnoni Angelo, id. id. 0.50; Ugazio Giovanni, manovale id. 0.50; Grassi Luigi, id. id. 0.50; Mensi Cristoforo, id. 0.50; Previderè Giuseppe, id. id. 0.50; Ponzano Stefano, id. id. 0.50; Montani Luigi, id. id. 0.50; Gamaleri Vincenzo, C. Stazione Valmadonna, 1; Blandino Antonio assistente ff. Telegº 0.50; Davico Giovanni, g. eccen. id. 0.50; Belli Paolo, id. id. 0.50; Bardelli Angelo, id. Verolanuova, 1; Salvaneschi Giuseppe, Capo Stazione Z nasco, 2.

(*Continua*).

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 3ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3423 | 70 | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 630,640.85 | 543,987.80 | 86,653.05 | » |
| Merci a grande velocità . . | 187,462.45 | 192,975.80 | » | 5,513.35 |
| Merci a piccola velocità . . | 722,917.44 | 756,476.08 | » | 33,558.64 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,541,020.74 | 1,493,439.68 | 47,581.06 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 11,420.10 | 11,682.50 | » | 262,40 |
| Totale della settimana. . . | 1,552,440.84 | 1,505,122.18 | 47,318.66 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *al* 21 *gennaio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 1,826,436.50 | 1,718,451.50 | 107,985.00 | » |
| Merci a grande velocità . . | 563,082.25 | 599,193.05 | » | 36,110.80 |
| Merci a piccola velocità . . | 2,140,846.61 | 2,113,236.23 | 27,610.38 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 4,530,365.36 | 4,430,880.78 | 99,484.58 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 34,016.15 | 34,438.83 | » | 422.68 |
| Totali . . . . . . . . . | 4,564,381.51 | 4,465,319.61 | 99,061.90 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 3ª settimana . . . . | 441.17 | 436.30 | + 4.87 | + 1.12 |
| Prodotti totali . . . . | 1,296.98 | 1,294.44 | + 2.54 | + 0.20 |

## Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1877

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1877 | 1,446.— | 429,376.76 | 296.94 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,446.— | 520,306.33 | 359.82 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . . | » | — 90,929.57 | — 62.88 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877 | 1,446.— | 21,678,915.84 | 14992.33 |
| Introiti corrisp. nel 1876 | 1,446.— | 21,505,019.03 | 14872.07 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . | » | + 173,896.81 | + 120.26 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1877. | 1,141.— | 180,639.81 | 158.32 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,063.— | 177,661.98 | 167.13 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877 . . . . | + 78.— | + 2,977.83 | — 8.81 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877. | 1,104.76 | 7,138,094.78 | 6,461.22 |
| Introiti corrisp. nel 1876 . | 1,001.94 | 6,059,013.35 | 6,047.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . . | +102.82 | +1,079,081.43 | +413.94 |

## Strade Ferrate Romane

45ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 488,494.39 | 16,760.15 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 573,378.03 | 18,163.44 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 84,883.64 | 1,403.29 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 9.bre 1877 . | 1,646 | 23,564,737.10 | 16,588.79 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 22,959,401. » | 16,155.65 |
| Aumento . . . . . . . | — | 605,336.10 | 433.14 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO Quantità | LINEA VICENZA-SCHIO Importo | LINEA TREVISO-VICENZA Quantità | LINEA TREVISO-VICENZA Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# ANNUNZI

# PROVINCIA DI TORINO

## Consorzio per la costruzione di un ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone, lungo la strada da Pinerolo a San Secondo.

### AVVISO D'ASTA

Si fa noto al pubblico che nel giorno 6 del prossimo febbraio, alle ore 11 antimeridiane, in Torino, nel palazzo in piazza Castello, ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il Presidente del Consorzio dei Comuni di S. Secondo, Pinerolo, Prarostino, ed Abbadia Alpina, o di un Membro di esso dal medesimo delegato, avrà luogo, nell'interesse e per conto del Consorzio stesso l'incanto per l'appalto dei lavori e provviste per la costruzione di un

**Ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada consortile da Pinerolo a S. Secondo, in due distinti lotti, cioè:**

**1° lotto comprendente tutti i lavori di muratura, scavi, riempimenti di terra e simili, escluse le travate e loro accessori, per il prezzo totale approssimativo di lire 25,000;**

**2° lotto consistente nella provvista e collocamento delle travate in ferro e loro accessori, per il prezzo totale approssimativo di lire 42,000.**

L'incanto seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso di un tanto per cento sui prezzi normali stabiliti a misura nei relativi elenchi.

Le offerte per essere valide dovranno essere inferiori od almeno eguali al *minimum* fissato nella scheda dell'Amministrazione consortile; le medesime dovranno farsi separatamente per ciascun lotto sopra un foglio di carta bollata da una lira, in piego suggellato; sarà in facoltà dell'Amministrazione consortile di ricusare le offerte che non credesse di sua convenienza; saranno osservate nel resto le formalità prescritte dal regolamento generale approvato con Regio decreto 4 settembre 1870.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 21 febbraio suddetto a mezzodì.

Per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso i suddetti Uffizi della Provincia i disegni, la perizia ed il Capitolato che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di opportuni certificati, ed a garanzia delle loro offerte, depositare provvisoriamente a mani del segretario, prima dell'apertura dell'incanto, la somma di L. 2500 per il lotto e di L. 4000 pel lotto secondo, in numerario od in equivalenti titoli sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa centrale dello Stato a ciò autorizzata, della somma in numerario di L. 6000 pel primo lotto, e di L. 8000 pel lotto secondo, od in titoli di rendita sul Debito pubblico al portatore al valore di Borsa, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, 22 gennaio 1878.*

*Il Presidente del Consorzio*
**TROMBOTTO.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 6 Febbraio 1878 N.° 6.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Avvisatore elettrico automatico pei treni viaggianti — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE

*(Continuazione — V. N. 5)*

La Relazione riassume poscia nei seguenti termini le disposizioni del Capitolato relative all'amministrazione ed al personale delle due grandi Società:

Il capo 6° del Capitolato, che ha per titolo *Disposizioni diverse*, contiene negli art. 93 a 100 gli obblighi delle Società esercenti in ordine all'amministrazione ed al personale.

Se, per le condizioni speciali in cui si trovavano le ferrovie dell'Alta Italia quando si è dovuto transitoriamente affidarne l'esercizio ad una Società estera, il Governo si è riservata, nell'Atto addizionale alla Convenzione di Basilea, la facoltà di nominare il Direttore generale, esso ha creduto sufficiente, nel caso attuale, di riservarsi, coll'art. 93 del Capitolato, l'approvazione della nomina dei Direttori generali delle nuove Società.

Nell'art. 94 si è prescritto che la sede dell'Amministrazione centrale delle suddette Società e il loro domicilio legale sia stabilito nella Capitale del Regno; ma, nello interesse del pubblico, si è introdotto un sensibile miglioramento di procedura, dichiarando valevole, in quanto risguarda le azioni per cui sia competente l'Autorità giudiziaria sedente fuori della Capitale, la citazione notificata al Capo-Stazione locale.

Il Governo si è astenuto dallo imporre l'ordinamento delle nuove Amministrazioni, non volendo assumere una responsabilità che non gli appartiene. Ma la natura delle cose e l'interesse stesso delle Società devono far sorgere un ordinamento in corrispondenza colle condizioni del paese. E però, in tutti quei centri maggiori in cui si svolge la vita e l'attività economica d'Italia, saranno creati degli organi direttivi, forniti di poteri sufficienti e di tutti gli aiuti necessarii per provvedere al servizio con quella prontezza, che può essere data soltanto da una azione diretta e locale.

Nelle diverse disposizioni che riguardano il personale, noi fummo inspirati dalla considerazione che, da una parte, doveva essere rispettata la libertà delle Amministrazioni, libertà indivisibile dalla loro responsabilità; e dall'altra, si doveva tutto il riguardo a chi ha consacrato la sua esistenza ad un servizio, il quale impone straordinaria intensità di lavoro e somma abnegazione.

In questo concetto noi abbiamo riprodotto, nel passaggio del personale alle nuove Società, le stesse disposizioni contenute nella Convenzione di Basilea; ma, poichè nel caso nostro trattavasi di sostituire due Amministrazioni centrali alle tre già esistenti, c'era un provvedimento di più da prendere, quello cioè di ripartire fra le medesime il personale degli Ufficii centrali. L'indole difficile e delicata di questo riparto, e la necessità di prevenire quelle discrepanze fra le due Società che in ultimo avrebbero potuto risolversi in danno del personale medesimo, ci ha indotto ad affidare questo còmpito ad una apposita Commissione arbitramentale.

Effettuato il riparto, le nuove Amministrazioni potranno formare i loro organici, profittando delle esperienze già fatte dalle tre attuali Società, e delle semplificazioni di servizio che sono consentite dalla migliore configurazione delle nuove reti.

Nello interesse del personale, sono state conservate le tre Casse-pensioni e Casse-soccorso attuali, e si è imposto alle nuove Società l'obbligo dei contributi, che erano a carico delle cessanti Amministrazioni ferroviarie. È stato però preveduto il caso della unificazione delle suddette Casse, riservando al Governo l'approvazione dei nuovi statuti.

Per conservare poi i diritti di cui godono gl'impiegati delle ferrovie già esercitate dallo Stato nelle antiche provincie del Regno, e gli oneri che ne derivano al Governo, noi abbiamo inserto le occorrenti riserve nell'art. 99 del Capitolato.

Il personale dell'Alta Italia, che, per effetto della composizione delle due nuove reti, si troverà diviso fra le Società contraenti, gode in generale di stipendii maggiori di quelli ora assegnati al personale delle altre Società. Basta enunciare questo fatto per convincersi che la parificazione delle paghe del personale è richiesta, non solo dalle imperiose esigenze del servizio, ma ancora dai principii di giustizia. Ora, gli studii fatti per conoscere la spesa occorrente alla parificazione degli stipendii di tutto il per-

sonale, prendendo per base quelli in vigore sulle linee dell'Alta Italia, dimostrano che occorrerebbe a tal uopo una somma molto rilevante.

Però non si reputa necessario che una tale unificazione sia estesa a tutte indistintamente le classi del personale, nè a tutte le località, perchè le paghe degli impiegati devono essere commisurate, non solo all'importanza del lavoro che prestano, ma anche alle spese di vitto e di alloggio, che in certe regioni sono meno gravi che nelle altre.

Prendendo a calcolo tutte queste circostanze, e considerando che, col fondere in due sole aziende il servizio delle tre Amministrazioni attuali, le nuove Società potranno ricavare delle economie, noi abbiamo creduto che bastasse la somma di L. 1,600.000 per conseguire la unificazione degli stipendii nella misura indispensabile.

E, siccome nella determinazione dei correspettivi si è tenuto conto di questa inevitabile maggiore spesa, così ci è parso prudente di esigere che le Società ci provassero di avere erogate effettivamente le somme a loro abbonate per la parificazione degli stipendii.

Quanto poi al personale di nuova nomina, è stata riprodotta nell'art. 97 del Capitolato la massima, già stabilita in altri contratti, che gli impiegati debbono avere la nazionalità italiana; e si è confermata la preferenza che deve essere data, a parità di condizioni, agli ex-militari nel conferimento di nuovi impieghi, richiamando speciali riguardi per gli impiegati straordinarii, che avessero prestato lodevole servizio nelle costruzioni.

Dopo ciò, si passa ad esporre le basi seguite per la determinazione del canone e per la partecipazione dello Stato agli introiti dell'esercizio eccedenti i 150 milioni di prodotto lordo, che costituiscono quasi la sostanza della parte finanziaria del nuovo contratto:

Fu primo pensiero del Governo di prendere per base di calcolo, nella determinazione del canone, il triennio 1874, 1875 e 1876. Ma vi si è dovuto rinunciare, perchè le condizioni dell'esercizio nel detto periodo erano troppo diverse da quelle attuali. E invero, senza tener conto di altri fatti di minore importanza, si verificarono negli anni 1874 e 1875 i seguenti mutamenti sulle ferrovie dell'Alta Italia, i cui prodotti rappresentano i due terzi del prodotto totale delle tre reti.

Nel maggio 1875 fu modificata la tariffa dei viaggiatori pei trasporti nella Lombardia e nell'Italia Centrale, parificandola a quella del Piemonte; il che ha portato una diminuzione di un 1,700,000 lire circa nei prodotti.

Inoltre, verso la fine del 1874, l'apertura dell'intera linea Genova-Pisa aveva arrecato nei trasporti sulle ferrovie dell'Italia Centrale una grave perturbazione; la quale si rese più sensibile ancora nell'anno 1875, in cui si verificò la completa deviazione di una parte del traffico fra l'Alta Italia e l'Italia Centrale e Meridionale, per la minore lunghezza della nuova via in confronto di quella di Bologna. E tale perturbazione si è estesa pure, per la stessa causa, alle ferrovie Romane, le quali ebbero anche a soffrire una notevole deviazione dei trasporti per l'apertura delle linee Pisa-Colle Salvetti (febbraio 1874) e Tuoro-Chiusi (novembre 1875).

D'altra parte, pel sistema di contabilità in vigore sulla rete dell'Alta Italia prima del riscatto, alcune delle spese di miglioramento e completamento, tanto delle linee, quanto del materiale mobile, figuravano in conto capitale, anzichè in conto di esercizio, al quale dovranno quind'innanzi essere ascritte in forza del Capitolato per l'esercizio delle reti riscattate dallo Stato.

Il Governo ha quindi creduto giusto e prudente di prendere per base di calcolo i risultati dell'anno 1876, le cui condizioni di esercizio si avvicinano assai più a quelle normali; e introducendo in essi alcune poche e necessarie correzioni, si è giunti ad ottenere delle cifre, che rappresentano le vere spese d'esercizio, secondo il sistema del nuovo contratto.

Sulle linee dell'allegato *A*, i prodotti lordi dell'esercizio, enumerati nell'art. 28 del Capitolato, ascesero nel 1876 alle somme seguenti, cioè:

| | | |
|---|---|---|
| Per la rete dell'Alta Italia a . . . . | L. | 95,252,210 |
| » Romane . . . . . . . . | » | 27,442,115 |
| » Meridionali e Calabresi . . | » | 24,067,622 |
| Totale | L. | 146,761,947 |

A questi prodotti fanno riscontro, per lo stesso anno, le spese d'amministrazione e d'esercizio, le quali, depurate per le reti dell'Alta Italia e delle Meridionali delle spese che col nuovo contratto verrebbero a cessare, sono salite alle somme seguenti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Per la rete dell'Alta Italia . | L. | 59,762,261 | |
| » Romane . . . . | » | 20,669,938 | |
| » Meridionali e Calab. | » | 19,267,846 | |
| | | | 99,700,045 |
| Il prodotto netto risulta quindi in . . | L. | | 47,061,902 |

Però queste spese, per essere applicabili alle condizioni delle nuove Convenzioni e relativo Capitolato, debbono andar soggette a diverse correzioni e rettificazioni.

Una prima correzione deve farsi alle spese relative alla riparazione e rinnovamento del materiale mobile, le quali, in condizioni normali, ascendono mediamente, secondo i risultati dell'esperienza, almeno a 50 centesimi per treno-chilometro. La Società dell'Alta Italia ha già raggiunto questa cifra; e se nell'anno 1876 figurano soltanto 44 centesimi, ciò è dovuto a che alcune spese furono da essa portate in conto capitale a maggior valore di inventario, anzichè in conto esercizio.

Partendo da questa base, e tenuta ferma la spesa media di 0,50, si ritenne che non dovesse essere raggiunta se non dopo qualche anno d'esercizio, calcolando intanto pel 1° anno 41 centesimi, 42 pel secondo, 44 pel terzo, 46 pel quarto, 48 pel quinto, e 50 pel sesto e seguenti. Fatti i conti pel ventennio, si giunse alla spesa media di 48 centesimi e mezzo, che fu ridotta a 48 centesimi.

Alle spese del 1876 per riparazione del materiale mobile aggiungendo quanto manca per raggiungere l'assegnamento medio di 48 centesimi per treno-chilometro, si avranno le maggiori spese seguenti per ciascuna delle antiche reti:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Alta Italia . . . | 16,500,000 | treni-chil. | × 0,04 | L. | 660,000 | |
| Romane . . . . | 5,655,000 | id. | 0,22 | » | 1,244,100 | |
| Meridionali. . . | 5,187,166 | id. | 0.118 | » | 647,486 | |
| Calabresi . . . . | 1,319,373 | id. | 0,23 | » | 303,456 | |
| | | | | | | 2,855,042 |

Una seconda correzione sul calcolo delle spese proviene dall'obbligo della manutenzione e rifacimento del materiale d'armamento e dei meccanismi fissi.

Sovra i 7010 chilometri, mediamente in esercizio nell'anno 1876, se ne contano N. 3359 appartenenti all'Alta Italia, pei quali non occorre correzione, avendo già raggiunto la spesa media di lire 1500 risultante dal relativo calcolo.

Dei restanti 3651 chilometri delle Romane, Meridionali e Calabresi, 300 sono armati in acciaio, e quindi è loro applicabile la spesa di lire 500 per chil. . . . . . . L. 150,000

Per gli altri N. 3351 si inscrive per la loro manutenzione lire 1500 per chilometro, cioè . . . . . » 5,026.500

Totale L. 5,176,500

Invece, la spesa effettivamente incontrata nel 1876 è stata:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Per le Romane . . . . . . | L. | 3,252.000 | |
| Per le Meridionali e Calabresi | » | 1,703,382 | |
| | L. | 4,955,382 | |
| Maggiore spesa . . . . . . . . . | » | | 221,118 |
| *Da riportare* | L. | | 3,076,160 |

| | | |
|---|---|---|
| | *Riporto L.* | 3,076,160 |
| Una terza correzione deve farsi per tenere conto delle spese straordinarie poste a carico delle Società, e calcolata a . . . . . . . | | 200,000 |

Una quarta correzione è dovuta al prezzo dei carboni.

In esecuzione dell'art. 65 del Capitolato, le spese normali dell'esercizio sono calcolate sul prezzo dei carboni a L. 10. Se tale fosse stato il prezzo medio dei carboni nel 1876, le spese di esercizio dell'Alta Italia si sarebbero accresciute di L. 57,147.

| | | |
|---|---|---|
| Sarebbero diminuite per le Romane . . . . . . . . . . . . L. | 135,420 | |
| e per le Meridionali e Calabresi . . » | 90,851 | |
| L. | 226,271 | |
| | | 3,276,160 |
| e si sarebbe avuto coi combustibili a L. 40 una minore spesa complessiva di . . . . L. | | 169,124 |
| Restano L. | | 3,107,036 |
| Il prodotto netto del 1876 in . . . . » | | 47,061,902 |
| si residua dunque a . . . . . . . . . L. | | 43,954,866 |

od in cifra tonda a 44 milioni.

Riassumendo i calcoli fatti sul bilancio 1876, di fronte ad un prodotto lordo di L. 146,761,947 sta un prodotto netto di 44 milioni.

Ma, tenendo il debito conto del progressivo svolgimento del traffico nell'anno 1877, noi abbiamo valutato il prodotto lordo con molta approssimazione a 150 milioni. Ed aumentando in proporzione la spesa, il canone sarebbe salito alla somma di lire 44,970,800, che fu portata alla cifra tonda di 45 milioni.

*Ottenute* così le due cifre complessive di prodotto lordo *e di canone*, noi le abbiamo divise fra le due reti in base agl'introiti ed alle spese attuali delle diverse linee, tenendo pure conto, sia delle correzioni introdotte nelle spese, sia della direzione più normale del traffico che deriverà dalla composizione delle due reti.

Il prodotto lordo e il canone furono perciò distribuiti come segue:

| | Prodotto lordo | Canone |
|---|---|---|
| Rete Meridionale . . L. | 76,000,000 | 22,350,000 |
| Rete Adriatica . . . » | 74,000,000 | 22,650,000 |
| Totale L. | 150,000,000 | 45,000,000 |

Ma fra le spese contemplate finora non figurano nè il maggior onere di lire 1,600,000 per la parificazione degli stipendii, nè quello di lire 675,000 pel deprezzamento del materiale mobile, imposti dal contratto alle Società. A queste maggiori spese, ascendenti in totale a lire 2,275,000, provvederanno in parte i presumibili aumenti d'introito derivanti dalla unificazione delle tariffe. Tali aumenti sommano in complesso (come si può raccogliere dai diversi dati contenuti nel capo che tratta delle tariffe) a lire 2,853,715. Su questa somma, che è in eccesso dei 150 milioni, spettando al Governo il 42 per cento, rimarranno alle Società esercenti lire 1,655,155, che non bastano a compensare le suddette maggiori spese. Tuttavia le Società hanno accettato i detti oneri, confidando sopra alcune economie possibili nel nuovo ordinamento dei servizii.

Quando gl'introiti supereranno la somma di 76 milioni per la rete Mediterranea e di 74 milioni per la rete Adriatica, l'eccedenza sarà divisa in ragione del 42 per cento allo Stato, e del 58 per cento alla Società esercente.

Questo coefficiente del 58 per cento comprende:

Le spese d'esercizio richieste per il traffico in soprappiù, e valutate a ragione del 50 per cento dei maggiori introiti;

Comprende inoltre tutti i rischi dell'impresa, le perdite sull'esercizio delle linee contemplate all'art 3 del Capitolato, l'interesse del capitale circolante per l'esercizio, e l'utile dell'impresa, il tutto valutato all'8 per 0[0] dei detti maggiori introiti.

Il gran consumo che le strade ferrate fanno di combustibili e ferri espone le Società esercenti a grandi rischi di perdita, quando il loro prezzo è elevato, od a rilevanti guadagni nel caso contrario A togliere quest'alea di guadagno o di perdita, si è calcolata la spesa di esercizio sulla base del prezzo del carbone *Cardiff*, prima qualità doppio crivellato, a L. 40 la tonnellata, dato sui vagoni nelle Stazioni delle principali città marittime della rete. Crescendo il prezzo dei carboni oltre il limite stabilito, lo Stato rimborserà alle Società la maggiore spesa, che queste dovranno fare e che fu calcolata in L. 0.40 per ogni cento lire d'introito lordo e per ogni lira d'aumento nel prezzo dei carboni; scendendo invece il prezzo dei carboni al di sotto del limite anzidetto, le Società pagheranno allo Stato un'indennità calcolata allo stesso modo.

L'art. 65 del Capitolato e il contratto contengono tutte le modalità da osservarsi per l'esecuzione di tale disposizione. Per giustificare il coefficiente preso per base dell'indennità del maggiore o minor prezzo del combustibile, si osserva che l'influenza del maggior prezzo dei carboni si estende ai metalli impiegati nell'esercizio ferroviario, nella proporzione di uno pei metalli contro due pei carboni. Ora, essendosi riconosciuto che per fare un traffico di 150 milioni occorre un consumo di 393,000 tonnellate di combustibile, ne segue che per ogni lira d'aumento nei combustibili, si avrà una maggiore spesa di L. 393,000 pei carboni e di 196,500 pei metalli, ossia di L. 589,500 somma corrispondente in numeri tondi a L. 0.40 per cento lire d'introito.

(*Continua*).

## AVVISATORE ELETTRICO AUTOMATICO
### dei treni viaggianti

Com'è stato annunciato nel nostro giornale del 14 novembre scorso, il Dr. Giulio Ceradini, professore dell'Università di Genova, ha ideato un avvisatore elettrico automatico dei treni viaggianti, che presentò alla Direzione generale dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

In seguito a parere favorevole emesso dall'ing. capo-divisione cav. Maroni, incaricato di esaminare il sistema Ceradini, la Direzione generale dell'esercizio delle dette Ferrovie, sempre disposta ad incoraggiare gli studii diretti a garantire vieppiù la sicurezza della circolazione dei treni, autorizzò il prof. Ceradini a sperimentare con una locomotiva il suo apparecchio, che è destinato a prevenire il cozzo fra i treni, e che permette la soppressione degli attuali segnali a disco ed a campana.

Sappiamo che gli esperimenti del sistema Ceradini ebbero luogo con ottimo esito sulla linea Milano-Vigevano, fra le Stazioni di Porta Ticinese e di Corsico, nei giorni di martedì, mercoledì e sabato della scorsa settimana, alla presenza di una Commissione a ciò deputata dalla Direzione generale dell'esercizio; ed abbiamo ragione di credere che il rapporto di questa Commissione sarà favorevole all'adozione del sistema per un esperimento di un lungo periodo sopra una delle linee della Società, e ciò allo scopo di meglio constatarne il valore.

Alle prove, ch'ebbero luogo mercoledì, assistettero il Direttore generale dell'esercizio, comm. Massa; l'Ispettore delegato, ing. cav. Ratti; l'ing. in capo della manutenzione e dei lavori, cav. Mantegazza; nonchè parecchi fra i capi-divisione delle ferrovie dell'Alta Italia, i quali tutti furono unanimi nel tributare elogi all'inventore, che, mentre è un distinto fisiologo, ha dimostrato di essere anche un provetto elettricista.

Nè diverso fu il parere espresso dai professori Colombo, Ferrini, Hajech e Loria dell'Istituto tecnico superiore di Milano, e degli ingegneri meccanici Guzzi, Ravizza e Cabella, che, invitati, presenziarono le prove di sabato.

Scopo dell'avvisatore automatico del prof. Ceradini è di ottenere che il macchinista di un convoglio viaggiante venga avvertito in tempo utile della prossimità di un altro convoglio, o macchina sciolta, che lo preceda con ve-

locità minore, o gli muova incontro. L'avviso è negativo, cioè consiste nella mancanza di un *invito a procedere;* il quale invito deve costantemente venire ricevuto in punti prestabiliti e noti della linea, ogniqualvolta questa sia libera, in forma di fischio spontaneo della caldaia, oppure di altro qualsiasi segnale ottico od acustico, od anche misto.

La superiorità di questo sistema, in confronto di quelli proposti fin qui in Italia come all'estero, consiste appunto nell'essere il segnale di allarme negativo, e continuamente ripetuto invece quello di sicurezza; avendo l'esperienza insegnato a diffidare degli apparecchi elettrici destinati a funzionare a lunghi periodi di tempo, cioè soltanto nei rarissimi casi di pericolo, perchè questi apparecchi, rimanendo inoperosi, malgrado la più attenta sorveglianza, facilmente si guastano, ed il loro funzionamento in tempo opportuno rimane paralizzato da difetti constatabili soltanto in seguito ad un disastro.

Un altro pregio non trascurabile del sistema Ceradini consiste in ciò, che per la trasmissione della corrente lungo la linea non si richiede alcun conduttore di costruzione speciale, ma unicamente un filo di ferro sostenuto dai pali, che servono pei fili telegrafici ordinarii; noto essendo che molti apparecchi proposti al medesimo scopo fallirono per difetto d'isolamento dei conduttori collocati in mezzo od accanto al binario per tutta la lunghezza del medesimo.

Il principio fondamentale del sistema Ceradini consiste nello stabilire lungo la linea ferroviaria tanti circuiti elettrici quanti sono gli spazii fra le Stazioni, e disposti per modo che, ogniqualvolta una locomotiva acceda al tratto di via corrispondente ad uno qualunque di essi, lasci a tergo e crei davanti a sè, alle due estremità del circuito, un segnale di presenza, durevole appunto finchè dura la presenza del convoglio in quel tratto di linea: segnale che viene poi raccolto da ogni altra locomotiva, che acceda al medesimo circuito per la medesima o per l'opposta estremità della linea, e che dalla locomotiva, che lo ha prodotto, e non da altra, viene poi soppresso quando essa abbandona il circuito; e ciò tanto nel caso ordinario di progresso, quanto in quello di eventuale regresso del convoglio. All'arrivo del convoglio sul circuito si stabilisce dunque alle due estremità di questo il segnale di *via occupata*, al quale, nel momento della partenza dal circuito si sostituisce quello di *via libera.* Siccome poi questi circuiti si incrociano e si sovrappongono per un certo tratto fra loro in corrispondenza delle singole Stazioni, ne segue che ogni locomotiva, stazionante o transitante in qualunque Stazione, si trova sempre assicurata la via innanzi ed a tergo fino alle due Stazioni prossime, precedente e successiva.

Trattasi, insomma, di un rigoroso Blok-System, il quale però, a differenza di quelli usati in Inghilterra ed altrove, presenta una grandissima semplicità, ed è *assolutamente automatico*, non richiedendo manovre di sorta da parte sia del macchinista, sia dei guardiani o Capi-Stazione.

Per dare ai nostri lettori qualche idea del modo come sono costituiti i circuiti del sistema Ceradini, descriveremo brevemente quello che fu sperimentato con una locomotiva a Milano fra Porta Ticinese e Corsico.

Nell'Ufficio telegrafico delle due Stazioni è sostenuto da mensola ad una parete un piccolo apparecchio od *avvisatore fisso*, al quale fa capo il filo di linea: esso è chiuso in una scatola, che attraverso il cristallo lascia vedere soltanto un quadrante, sul quale è figurata una stella nera a sei raggi alternati con altrettanti bianchi: disposizione che costituisce il segnale di *via libera.* Questo quadrante porta nel centro e nel suo stesso piano un dischetto mobile sopra un asse, che, girando, fa avanzare ogni volta di 1|12 la porzione interna rispetto alla porzione esterna fissa dei raggi della stella. Il segnale di *via occupata* si ha quando ai settori neri del circolo interno corrispondono nell'anello esterno del quadrante settori bianchi, e viceversa ai settori neri esterni corrispondono nel dischetto mobile i bianchi. La differenza fra questi due stati del quadrante è così appariscente, che non sarebbe affatto possibile di confondere il segnale di *via occupata* con quello di *via libera.* Del resto, il quadrante dell'avvisatore fisso serve al Capo-Stazione soltanto per controllare il movimento dei treni, e non è neppur visto dal macchinista, al quale, come si è detto, il segnale di *via occupata* o *libera* è fornito automaticamente sulla locomotiva dall'*avvisatore mobile*, il cui circuito si mette in rapporto col circuito fisso per mezzo dei *contatti*, i quali alla loro volta si distinguono in *mobili* e *fissi*, a seconda che sono portati dalla locomotiva o disposti lungo la linea.

I *contatti fissi* sono collocati fra le guide del binario dinanzi alla Stazione a Corsico ed a Porta Ticinese, in un piano di pochi centimetri superiore a quello del ferro, e sono costituiti da due tavole di legno, lunghe appena due metri, rivestite di lamiera di zinco e portate da isolatori; la loro comunicazione coll'*avvisatore fisso* posto nella Stazione si fa mediante due fili sotterranei isolati. I *contatti mobili*, collocati sotto la locomotiva, constano di due pennelli o fasci di filo d'ottone, fra loro isolati e comunicanti coll'*avvisatore mobile*, i quali, strisciando in corrispondenza di una Stazione sui *contatti fissi*, stabiliscono un circuito elettrico, lungo cui la corrente arriva fino alla Stazione opposta, facendo contemporaneamente funzionare i due *avvisatori fissi.* Sul quadrante di questi ultimi appare allora il segnale di *via occupata*, se trattasi di arrivo della locomotiva sul circuito; o quello di *via libera*, se trattasi di partenza dal circuito, qualunque sia poi la direzione, secondo la quale ha luogo così l'arrivo, come la partenza.

Sulla locomotiva, cioè nell'*avvisatore mobile*, questa stessa corrente passa per un'elettro-magnete Hugues, la quale, ad apparecchio in riposo, trattiene in posizione di chiusura il robinetto del fischietto di sicurezza applicato al paravento (*). Nel momento, in cui essa si stabilisce, l'àncora dell'elettro-magnete è portata dalla sua molla antagonista in posizione di apertura del robinetto, ed ha quindi luogo quel fischio, che, come dicemmo, equivale in ogni caso ad un *invito a procedere.* La mancanza di questo fischio, nel momento in cui i *contatti mobili* strisciano sui *fissi*, significa dunque che il quadrante dell'*avvisatore fisso* segna *via occupata*, ossia che un altro treno staziona o viaggia sul tratto di linea, a cui il circuito corrisponde, e impone per conseguenza al macchinista l'obbligò di arrestare il convoglio.

Questo sistema non richiede che una pila di pochi elementi, contenuta in una cassetta, che entra in una nicchia sotto la trave anteriore del telaio della locomotiva. Il consumo di questa pila è affatto trascurabile, non dovendo essa fornire che correnti istantanee in corrispondenza di ogni Stazione.

Facciamo voti perchè un trovato tanto interessante venga preso nella seria considerazione che merita dalle Amministrazioni ferroviarie italiane, affinchè non si abbia a ripetere il fatto, pur troppo frequente, che le invenzioni nazionali trovino all'estero, prima che in Italia, la loro applicazione.

---

(*) Il così detto *Sifflet électro-moteur Lartigue et Forest* funziona come complemento dei dischi in tempo di nebbia sulle Ferrovie del Nord in Francia, dove però la pila è fissa nella Stazione, e la chiusura del circuito è fatta dal guardiano, che manovra il disco. Anche là il rapporto fra circuito fisso e mobile si ottiene mediante una spazzola di fili d'ottone, strisciante sopra una lamina metallica; e la pratica l'ha dimostrata eccellente, perchè i fili non si consumano che dopo un uso assai prolungato, e stabiliscono il contatto elettrico anche malgrado la neve o la ghiaia accumulate in grosso strato sul *contatto fisso.*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 5 febbraio.

Fieramente geloso, nella mia pochezza, della serietà e della onestà del Governo nazionale, qualsiasi partito ne abbia le redini; della serietà e della onestà del Parlamento, sia pure l'*indotto*, come venne battezzato l'attuale con malignità arguta, io continuai per un pezzo a predicare, quasi « Orazio sol contro Toscana tutta », ch'era imprescindibile debito del Ministero il voler discusse le Convenzioni ferroviarie, debito solenne della Camera il non rifiutarsi ad un profondo esame della soluzione imposta dalla precedente maggioranza, sorella carnale della presente.

Ma « Che giova nelle fata dar di cozzo? » Le Convenzioni furono partigianamente e inconsultamente dichiarate morte appena nate, nè si volle manco saperne di tastare almeno il polso ed ascoltare il cuore prima di seppellirle; imitando l'insania crudele di quel tal generale, di cui si narra che, avendo ordinato si coprissero di terra i morti ammonticchiati sul campo di battaglia, ed essendogli stato partecipato rinvenirsi molti militari feriti soltanto, rispose: Seppellite tutti; chi ha tempo, nelle nostre contingenze, di distinguere i vivi dai morti?

Il rotto della cuffia, d'onde uscirne con minor vergogna, non si è ancora trovato, o per lo meno non si è ancora accordato in Consiglio; nullameno conviene oramai ritenere per certo che lo stesso Ministero è disposto, è deciso, a far getto delle Convenzioni, stranamente illuso di chiudere in tal modo la voragine aperta sotto i propri piedi. — Ma la firma dell'onor. Depretis? io richiesi anche ieri ingenuamente ad un egregio mio amico personale ed amico politico, e già influente sostenitore del Presidente del Consiglio. — Oh! gli è forse la prima volta, così mi rispose, che la firma dell'on. Depretis viene protestata? — in politica, s'intende, aggiungo io ad ogni buon fine, perchè altrimenti mi sarei ben guardato, dal raccogliere il frizzo e riferirvelo.

Che cosa dunque rimarrà a fare all'attuale Ministero od al suo prossimo successore, non dico per le ferrovie Romane e Meridionali, le quali esigono pure urgenti rimedii, ma rispetto soltanto all'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia? Non si scappa: o esercizio provvisorio governativo, o rinnovamento del contratto colla Südbahn; e intanto, vi garantisco, il Gabinetto Depretis non sa ancora, manco per sogno, contro quale delle due corna gli converrà urtare il capo, insistendo io ad affermarvi, senza tema di essere smentito, che nessunissima apertura venne fatta sino ad oggi al Barone di Rothschild. —

Saranno prossimamente indetti due importanti appalti per la costruzione nell'isola di Sicilia delle due nuove linee di strade ferrate tanto discusse, quella delle Caldare e quella di Vallelunga; i particolari alla prossima volta.

Intanto fu esaminata ed approvata testè dal Consiglio superiore dei lavori pubblici una perizia per maggiori opere occorrenti nell'isola stessa alla completa sistemazione del tronco Santa Caterina-San Cataldo, lungo la linea Catania-Licata, per l'importo della spesa previsto in L. 1,700,000. —

Il prelodato Consiglio superiore approvò altresì, nelle sue ultime sedute, un disegno d'ingrandimento della Stazione provvisoria di Taranto, e parecchi progetti di costruzione di strade provinciali di 1ª e 2ª serie nelle provincie di Aquila, Campobasso e Messina. —

Si iniziarono già gl'inventarii nelle officine di Pietrarsa e Granili, del cui contratto di riscatto vi intrattenni nella mia precedente lettera; ed il Governo e la *Società Nazionale d'industrie meccaniche in Napoli* elessero già i propri periti: questa l'ing. De Luca, e quello il cav. Sorba, Commissario presso le Ferrovie Romane. Manca ancora la nomina del terzo perito, spettante, come vi dissi, alla nascitura (!!) Società d'esercizio della Rete Mediterranea. —

Non ostante i lavori di collegamento e di rinforzo, compiutisi l'anno 1875, mediante molte e grandi chiavi di ferro, nel palazzo Braschi, celebre sede del Ministero dell'interno in Roma, nuove lesioni apparvero di recente lungo i muri e le vôlte, di maniera che si reputò conveniente una buona visita di tecnici. E l'on. Perez affidò siffatto incarico ad una Commissione, composta dell'Ispettore del Genio civile prof. Betocchi, e degli ingegneri-capi Castellini e Malvezzi. Fortunatamente il risultato della diligente visita fu, che non si tratta se non di lesioni antiche, provenienti dall'assestamento della fabbrica nella sua primitiva costruzione, senza pericolo presente intorno alla stabilità del grandioso edificio. —

Ritorno un momento alle strade provinciali per annunziarvi un caloroso invito diretto dall'on. Ministro dei lavori pubblici ai Prefetti del regno, mediante circolare del 2 corr., di volere adoperarsi con interessamento presso le Amministrazioni provinciali, affinchè curino la conservazione delle loro strade, intorno al cui pessimo stato giungono da molte parti lagnanze al Ministero.

E intorno a tale importante bisogna venne altresì dall'on. Perez richiamata l'attenzione degli Ispettori del Circolo del Genio civile, inculcando loro di voler esaminare accuratamente lo stato delle strade provinciali, nell'occasione delle loro ispezioni, per riferirne all'Amministrazione centrale.

B.

---

Dall'egregio sig. avv. Emilio Valle di Valdagno abbiamo ricevuto la seguente, che di buon grado pubblichiamo, trovando meritevoli di riguardo le cose in essa esposte:

TRAMWAY TAVERNELLE-VALDAGNO.

Valdagno, 25 gennaio.

*Preg.mo sig. Direttore*

Conoscendo l'interesse ch'Ella prende alla nostra ferrovia da Tavernelle a Valdagno, non credo fuor di luogo di comunicarle qualche notizia in proposito.

Dopo abortite le pratiche colla Società inglese Fox e Comp., tornano ora a galla le trattative con una Società belga, quella stessa che esercita il *tramway* Milano-Saronno, e giova ripromettersene buon successo.

Sino dal 1873, a cura di questo Municipio, fu fatto redigere il piano di costruzione a sistema ordinario nello studio Breda (Società Veneta di costruzioni), ad opera del sig. ing. Monterumici. Sono 22 chil. e pochi metri di ferrovia, e la spesa di costruzione, compreso armamento e Stazioni, ascenderebbe ad un milione e 600 mila lire o lì presso.

Che il Municipio di Valdagno abbia preso l'iniziativa per la costruzione di una ferrovia, la quale avesse a congiungerci colla rete Venezia-Milano, non è meraviglia. Il nostro distretto possiede una ricca miniera di lignite ai Pulli (presso Valdagno), che esporta più di 15 mila tonnellate di materiale all'anno; ha un lanificio florentissimo (dei fratelli Marzotto), nel quale sono impiegate ben 500 persone; esporta grande quantità di gesso per usi agricoli, prodotti di caseificio, legnami, materiali da costruzione, per non dire della grande quantità di acque acidulo-ferruginose di Recoaro; importa ed esporta altri prodotti naturali in gran copia (vini, uve, patate, frutta, granaglie). Quanto a persone, il movimento è vivissimo per molta parte dell'anno, ed affollatissimo poi nell'estate pel gran numero di coloro che si recano alla cura delle acque e dei bagni a Recoaro.

Non è, dico, meraviglia se il Municipio di Valdagno abbia preso l'iniziativa per l'attivazione di una ferrovia, nell'intento di agevolare la viabilità di prodotti, di merci e di persone, in comunicazione immediata colla rete dell'Alta Italia. Ciò che invece mi recò sempre meraviglia si è, che il Governo non abbia mai rivolto un pensiero a tale fer-

rovia, nella considerazione che, oltre ai vantaggi generali derivanti alla massa delle popolazioni ed all'interesse economico di queste regioni, hannovi per esso vantaggi peculiarissimi ed indiscutibili.

È noto che le fonti d'acqua acidulo-ferruginosa di Recoaro appartengono al Demanio, come gli appartiene il grandioso Stabilimento idroterapico a bagni e doccie dolci e minerali, con grave dispendio (L. 400,000) colà da poco attivatosi.

Così le regie fonti, come lo Stabilimento balneare sono appaltati. I dati sui quali viene commisurato il canone d'appalto sono: quello dell'esportazione delle acque, per le quali si paga un tanto per ogni libbra medica esportata; e quello della così detta tassa di cura, che viene corrisposta da coloro che si recano alle nostre regie fonti per far uso delle acque.

Ora io voglio prescindere per poco dalle viste umanitarie, avute però sempre presenti dai cessati Governi: voglio supporre che poco importi al Governo nazionale che l'accesso de' malati a Recoaro sia più o meno spedito, economico e comodo, che l'esportazione delle acque si effettui con maggiore o minore celerità, onde possano giungere ai luoghi più lontani con più o meno di efficacia; mettiamo tutto questo a parte. Ma una considerazione pianissima a farsi, e che concerne direttamente e solamente l'interesse fiscale, il Governo dovrebbe pur farla, e reca meraviglia non l'abbia ancor fatta.

Il recente canone d'appalto (1871) colla ditta Antoniani deve essersi basato a questi due cespiti di produzione. Il canone, per la durata dal 1° giugno 1871 al 31 dicembre 1895, è stato commisurato in annue L. 25,000, aumentabile di un quinto ad ogni quinquennio.

Supponiamo che il canone normale siasi basato sulla frequenza media degli accorrenti in ragione di 8000 all'anno (così nelle liste ufficiali, ma in realtà ben 12,000 all'anno), e sulla esportazione media di libbre 800,000 d'acque all'anno. L'aumento quinquennale si fonda sul fatto dell'attivazione del grandioso Stabilimento balneare, apertosi nel 1876 con la spesa di circa L. 400,000 (anticipate dall'appaltatore, e da scontarsi a capitale ed interessi sui fitti), avuto riguardo all'aumento che sarà per avere il concorso ai bagni.

Torno ora alle basi del canone. È certo che, migliorata la viabilità da Tavernelle a Valdagno, può calcolarsi doppio il concorso de' forestieri a Recoaro, ed aumentata di un buon terzo la esportazione delle acque. Ora, elevati i criterii per commisurare il canone, sarebbe questo di altrettanto aumentato, e quindi pressocchè raddoppiato.

Si potrebbe forse domandare come dalla agevolata viabilità si possa inferire l'esposto aumento di accorrenti. Premettiamo, intanto, che l'aumento si è esposto in via modica, mentre è probabile che superi d'assai le previsioni: il perchè poi non è difficile a trovarsi. Esso, in generale, è insito al fatto del miglioramento.

Bisogna poi essere sui luoghi per convincersi come uno dei maggiori ostacoli che si oppongono ad un viaggio a Recoaro si è la difficoltà di trovare a Tavernelle un mezzo di trasporto pronto, comodo e non molto dispendioso. Per chi scende alla Stazione di Tavernelle, non è sempre dato trovare una carrozza per Recoaro; o se la trova, è per lo più incomoda, disadatta ad un egrotante, e spesso assai costosa.

Siccome poi il viaggio cade nei mesi estivi, così è d'uopo rassegnarsi, in ogni modo, al caldo ed alla polvere, durante almeno due buone ore e mezza, cioè sino a Valdagno, per un tratto che in ferrovia si correrebbe comodamente in 50 minuti. L'incomodo ed il maggior dispendio di tempo e di denaro, oltrecchè distogliere gli egrotanti dall'accorrere sul luogo, ed a farli rassegnati a curarsi, benchè meno efficacemente, in casa, distoglie anche i moltissimi delle città e dei grossi borghi delle provincie finitime dalle gite di piacere e di visita ai famigliari ed amici, mentre proprio le 4 ore di più, che si consumano in viaggio (andata e ritorno) fra Tavernelle e Valdagno, tolgono la possibilità di effettuare in un sol giorno la gita. — E che dire della maggiore esportazione delle acque, se è evidente che del suo arenamento è colpa la lentezza del trasporto, nel quale, mediante carri, s'impiegano dalle sei alle sette ore da Recoaro a Tavernelle, quando colla ferrovia non se ne impiegherebbero che poco più di due? In tal modo, moltissime città, per un raggio non indifferente, dell'Italia superiore potrebbero avere il farmaco ancora freschissimo e di tutta efficacia.

Ma col raddoppiare degli accorrenti a Recoaro e col raddoppiamento delle tasse di cura, non sarebbe ancor finito l'utile del Governo, che avrebbe altresì un raddoppiamento di dazii pel raddoppiato consumo. Tutto questo è un utile del Governo, che ha tratto all'aumento de' suoi redditi, sia d'appalto, sia d'altra specie; astraendo pure dall'utile che un concorso assicurato di forestieri procurerebbe all'esercizio della ferrovia, la quale avrebbe così di che ampiamente sostentarsi.

Si arroge a questo l'aumentato trasporto di mobilia, di commestibili e di altri oggetti di consumo, che avrebbero ad esser condotti dalla ferrovia per Valdagno a Recoaro, in ragione dell'aumento degli alloggi e della consumazione.

Il Governo dovrebbe poi aver presenti altre due considerazioni. A Recoaro avvi un Ospedale militare, nel quale vengono curati soldati di ogni arma, scambiandosi le mute ad ogni quindici giorni per tre mesi circa, e contando ogni muta poco meno d'un centinaio d'uomini tra ufficiali e soldati. A poca distanza da Recoaro trovasi il confine del Trentino, ed a Valdagno stanzia una compagnia alpina. Ora la Commissione per la difesa dello Stato saprà apprezzare come merita la possibilità di trasportare, in caso di bisogno, una massa qualunque d'uomini in brevissimo tempo al confine, pel mezzo comodo e celere di una ferrovia.

Tutto questo l'ho detto, basato al positismo ed ai puri calcoli del tornaconto.

Che se dovessimo far appello a quelle viste filantropiche, per le quali i cessati Governi ebbero sempre ogni cura di agevolare l'uso delle tanto decantate acque di Recoaro, spendendo e spandendo in costruzioni di vie ordinarie; se dovessimo spingere lo sguardo, com'è di dovere, anche sui diritti dell'umanità sofferente, quante non sarebbero le ragioni per indurre il Governo ad agevolare l'accesso a Recoaro mediante una ferrovia! Si pensi che coloro i quali viaggiano per quel luogo di cura sono tutti più o meno sofferenti, e bisognosi delle maggiori comodità nel trasporto; e molti di essi necessitati anche ad avere ogni maggiore riguardo alla spesa.

Ma qui voglio prevenire un'obbiezione, che mi potrebbe esser fatta. Va bene, si dirà: la ferrovia condurrà a Valdagno, ma non per questo sarà tolto ogni inconveniente, restando il tragitto da Valdagno a Recoaro. Rispondo: il tratto da Valdagno a Recoaro è meno che il terzo della via da Tavernelle a Recoaro; e questo terzo di via corre, per così dire, in mezzo ad un giardino inglese, in amenissima valle ombrata da verde frescura: prova ne sia che i forestieri corrono e ricorrono, a semplice diletto, o parte di questa via pedestri, o tutta in carrozza, durante il tempo della loro cura.

Finalmente alcuno potrebbe obbiettarmi: la stessa difficoltà, che ora si trova, di avere a Tavernelle mezzi di trasporto comodi ed economici per Recoaro, la s'incontrerà anche a Valdagno. Chi ciò credesse s'ingannerebbe certo a partito. Prima di tutto, quasi ogni albergo di Recoaro ha carrozze al servizio dei proprî ospiti. A queste carrozze non si può far certamente intraprendere il lungo e penoso viaggio sino a Tavernelle (un intero dì, fra andata e ritorno) per raccogliere alla ventura chi discendesse a quella Stazione; ma sarebbero mandate ben volentieri all'arrivo di ogni treno a Valdagno, onde levarvi ospiti pei varii Stabilimenti, con od anche senza preavviso del loro arrivo. Di più: nel caso che a Valdagno mettesse capo una ferrovia, non avvi dubbio che, nell'estate almeno, vi sarebbe attivata una Stazione d'omnibus, a quella guisa che la si aveva un tempo da Camerlata a Como; con che si renderebbe spedita ed economica la breve traversata.

Noto qui anzi, che al palese intento di aumentare il concorso sulle proprie linee, la Società dell'Alta Italia aveva in passato disposto una Stazione d'omnibus a Tavernelle; ma lo scopo non potè mai, per ragioni evidenti, essere raggiunto, restando sempre nella massima parte gli inconvenienti di un viaggio in vettura.

Queste idee, che mi paiono sempre giuste, sono press'a poco quelle stesse che espressi in un articolo riportato nell'agosto decorso dal *Giornale di Vicenza*, e riprodotto dalla *Provincia* di Treviso.

Ora mi permetto di sottoporle particolarmente a Lei, egregio sig. Direttore, con questa mia, a cui vorrà perdonare la soverchia lunghezza e la poca lindura.

Dall'esposto però mi pare potersi conchiudere che, quand'anche lo Stato non intenda costruire per proprio conto una ferrovia, nell'interesse de' suoi Stabilimenti erariali e per iscopi strategici, dovrebbe però sempre esser largo di concorso onde facilitare l'impresa, combinando sotto molti aspetti il ben inteso tornaconto proprio con quello di una numerosa ed industre popolazione; mettendo pure, se vuole, in seconda linea l'eminente riguardo alla pubblica salute ed ai bisogni dell'umanità sofferente.

Resterà sempre il merito al Comune di Valdagno di essere stato il primo a mettere in evidenza l'interesse dello Stato, nell'atto stesso che trattava il proprio. Ora staremo a vedere se il Governo s'indurrà a prendere in qualche considerazione le idee che succintamente sono qui sviluppate.

Mi abbia sempre, egregio sig. Direttore, per

Suo dev.mo
*Avv.* EMILIO VALLE.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

La posa dell'armamento della nuova ferrovia Treviglio-Rovato è ultimata, essendosi in questi giorni eseguita la congiunzione dei due opposti attacchi. Non manca più che un leggero strato di ghiaia, che nella corrente settimana sarà provveduto, perchè la intera massicciata sia in istato di servire alla sicura circolazione dei convogli.

Frattanto sappiamo che la Società dell'Alta Italia ha chiesto al Ministero la visita di ricognizione, la quale potrà aver luogo nei primi giorni della settimana ventura per opera di una Commissione composta dei rappresentanti del Governo e della Società suddetta.

La Commissione medesima dovrà fissare il giorno dell'apertura della linea al pubblico servizio; la quale apertura, per quanto riguarda lo stato della strada, potrebb'essere immediata, ma potrebbe fors'anche essere ritardata per le difficoltà degli studii relativi alla compilazione di un nuovo orario generale, resa indispensabile dall'apertura di codesta linea, che, facendo parte di quella principale Torino-Venezia, reca seco la necessità di una modificazione d'orario per tutti i treni che vi si collegano: difficoltà non lievi, dovendosi particolarmente soddisfare quei centri importanti di popolazione, che prima della costruzione della linea Treviglio-Rovato si trovavano sulla linea principale, ed ora rimangono in una secondaria.

Potrebbe però darsi che, prolungandosi troppo siffatti studii, il Ministero deliberasse di far aprire frattanto la nuova linea con un orario speciale provvisorio.

---

In relazione a quanto annunciammo, venne eseguita in questi giorni la visita di collaudo della nuova Stazione di Como; ed in seguito ai soddisfacenti risultati di essa, venne disposta l'apertura della detta Stazione col giorno d'oggi.

---

Sappiamo che, per iniziativa del Ministero, si terrà in breve a Firenze una conferenza tra i rappresentanti del Governo e delle varie Società ferroviarie del Regno, allo scopo di concretare speciali disposizioni di servizio dirette ad impedire i furti, che si commettono nei bagagli durante il viaggio sulle nostre linee, e che diedero luogo a parecchi reclami, di cui ebbero già ad occuparsi la stampa e le Autorità giudiziarie.

Terremo informati i nostri lettori sull'esito di questa importante conferenza.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia succursale a quella dei Giovi** — Coi tipi dello Stabilimento Pellas di Genova, l'ing. Carlo Navone ha testè pubblicato i suoi *Progetti di massima per la succursale alla Ferrovia dei Giovi e linea Genova-Borgotaro in armonia coll'assetto della rete Ligure.*

Questi progetti, corredati di varie tavole e di due carte geografiche, sono gli stessi che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dichiarato di prendere in considerazione (come annunciammo), in un col progetto Amilhau; ed ecco appunto la lettera, colla quale il Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici comunicava tale deliberazione al Prefetto di Genova:

*Ill.mo sig. Prefetto della Provincia di Genova,*

« Essendosi sottoposti allo esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici i varii progetti, comunicati dalla S. V. colla nota 11 giugno passato anno, per una linea succursale alla Galleria dei Giovi, per ottenerne l'autorevole avviso, tanto sul merito di ciascun progetto, quanto in linea comparativa, il sullodato Consiglio ha emanato il suo avviso in data 22 dicembre u. s., ove concluse: Che fra le varie proposte meritano la preferenza quella dell'ing. Amilhau e l'ultima variante dell'ing. Navone.

« Che convenga però intraprendere ulteriori ed accurati studii per determinare il più conveniente tracciamento di quella succursale, ponendo il suo punto di diramazione presso la Stazione di Sampierdarena, adottando per pendenza massima quella del 15 per mille, e non ammettendo curve di raggi inferiori a metri 400.

« Il Consiglio inoltre osservò che ambedue tali proposte sono semplici studii preliminari; e che perciò, onde potersi confrontare, è necessario che siano più minutamente studiati, acciò si abbiano tutti gli elementi per stabilire fra di essi un confronto e giudicare quale meriti la preferenza.

« Che il progetto sommario del sig. Amilhau ha la sua galleria contigua e ad un livello superiore a quello della galleria attuale, e che, se questa disposizione può presentare delle facilitazioni per l'esecuzione dei lavori, essa non potrebbe però venir adottata, prima d'essersi assicurati coi più accurati studii sulla natura dei terreni che si attraverserebbero, e che dall'apertura di quel nuovo traforo non può essere in alcun modo compromessa la stabilità della esistente galleria.

« Il Consiglio ha notato infine, che saranno pure da farsi studii sulla convenienza di condurre la nuova ferrovia a far capo alla Stazione di Borgo Scrivia, come è progettata dall'ing. Navone, ovvero di raccordarla alla ferrovia esistente a quella di Busalla, come propone l'ing. Amilhau; esaminando altresì se non si possa ridurre la lunghezza della galleria di metri 4300 al passaggio dell'Appennino, proposta nel progetto Navone.

« Il sottoscritto informa di quanto sopra la S. V. per opportuna norma degli interessati.

« Roma, addì 5 gennaio 1878.

« *Per il Ministro*, VALSECCHI.

**Tramway e lapide commemorativa a Sampierdarena** — Leggiamo nel *Commercio di Genova*:

Fin dallo scorso anno, il Consiglio comunale della città di Sampierdarena deliberava che una lapide commemorativa fosse collocata nel luogo ove vennero fatti i primi esperimenti dei compulsori, d'invenzione degli ingegneri Grandis, Grattoni e Sommeiller, che servirono poscia all'opera immane del traforo del Fréjus.

Se siamo bene informati, fra non molto tempo quella deliberazione riceverà il suo compimento, forse contemporaneamente alla inaugurazione del *tramway*, essendo il luogo dove sarà collocata la lapide vicino allo sbocco del *tramway* stesso.

La deliberazione del Municipio di Sampierdarena è altamente patriottica e degna del più grande elogio.

**Ferrovie venete** — Il 29 gennaio p. p si tenne a Cittadella l'annunciata riunione fra i deputati del Parlamento delle tre provincie di Padova, Treviso, Vicenza, convocati dal Comitato ferroviario onde ricevere comunicazione sulle condizioni dei più immediati interessi del Consorzio in relazione con quelli nazionali.

Del Comitato intervennero il senatore Lampertico ed il comm. Dozzi; il comm. Loro fu impedito per indisposizione ad assistervi, e come deputati erano presenti gli on Lioy, Lucchini, Antonibon, Toaldi, Marzotto, Agostinelli, Piccoli, Breda, Morpurgo, Cittadella, Giacomelli, Luzzatti e Saint-Bon.

Il presidente Lampertico fece una chiara ed esatta esposizione di tutte le pratiche fatte dal Comitato e da taluni deputati, onde in base alle deliberazioni della adunanza di Verona, ottenere dal Governo che fossero, colle nuove Convenzioni ferroviarie, tutelati gli interessi delle strade secondarie o concorrenti, segnatamente riguardo al transito.

Notò che queste pratiche a nulla condussero di vantaggioso pel Consorzio e per le ferrovie secondarie in genere, chè anzi, per evitare il danno che ne verrebbe alle nostre ferrovie, si avviarono delle trattative pel riscatto delle stesse per parte del Governo: trattative però che, stante la crisi ministeriale, rimasero interrotte. Essere in ogni caso necessario di rinnovare le istanze presso il Ministero, onde ottenere che le nuove Convenzioni meglio tutelino gli interessi delle linee secondarie in genere, e perciò faceva appello alla cooperazione di tutti i deputati delle tre provincie.

Dopo animata discussione la riunione votò unanime il seguente ordine del giorno:

« Si esprime il voto che le ferrovie italiane tutte, nei riguardi del transito, sieno considerate, quanto alle tariffe differenziali, come una sola rete, ed in particolare sia questo principio applicato sin d'ora alle strade ferrate interprovinciali, e ad ogni modo al più tardi pel 1° luglio prossimo venturo ».

Poscia, sulla proposta degli on. Luzzatti e Giacomelli, si deliberò di presentare una petizione al Parlamento, firmata dalle rappresentanze provinciali delle Provincie venete e lombarde, ed un indirizzo immediato al Governo, firmato dai deputati delle tre Provincie, affine di appoggiare la domanda formulata nell'ordine del giorno.

**Ferrovie in Sicilia** — Da Palermo, 28 gennaio, scrivono all'*Opinione*:

Vuolsi che l'on. Ministro dei lavori pubblici pensi a far tornare in Palermo la Direzione per l'esercizio delle ferrovie in Sicilia. Questa Direzione fu da Palermo altra volta trasferita a Catania, ed in seguito a Caltanissetta, ove presentemente si trova e forse con qualche disagio, allorchè doveano costruirsi i tronchi Catania-Siracusa e Catania-Caltanissetta; ma, siccome il primo di quei due tronchi è da più tempo finito, e per completare il secondo occorrono soltanto 7 chilometri di ferrovia da costruire, che nella prossima primavera saranno terminati, così è naturale che la Direzione del servizio torni a Palermo, ora che resterebbe la costruzione dei tronchi Santa Caterina-Vallelunga, Caldare, e forse quello di Cerda-Patti-Messina, pel quale si stanno facendo gli studii.

Questo trasferimento però non recherebbe molto piacere a Caltanissetta, e dicesi che, per impedirlo, siasi recato in Roma il sindaco di quella città; ma a me pare che l'on. Ministro dei lavori pubblici nell'ordinario, più che dall'idea di favorire il suo loco natìo, sarebbe mosso dalla necessità delle cose, alla quale la città di Caltanissetta dovrebbe senza malanimo rassegnarsi.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 29 gennaio, reca che il Landrath del Cantone Obwalden ha accettato la sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo.

— Un altro telegramma della stessa *Gazzetta* da Berna, 30 gennaio, reca:

Il Gran Consiglio bernese ha accettato le proposte del Governo circa la costituzione di una nuova Commissione per l'esame della quistione della ricostituzione dell'impresa della Ferrovia del Gottardo.

— Leggesi poi nella *Gazzetta Ticinese*:

E noto che della sovvenzione di 20 milioni di franchi assegnata dalla Germania all'impresa della ferrovia del Gottardo, fr. 8,066,000 erano forniti dall'impero, fr. 2,717,000 dal Granducato di Baden, fr. 1,500,000 dalla Prussia, fr. 2,717,000 dalle ferrovie dell'Alsazia-Lorena e fr. 1,000,000 da ciascuna delle ferrovie Colonia Mindener, delle montagne della Marca, renane, assiano, Ludwigs e Pfals. In occasione che si dovette aumentare questa sovvenzione, il governo tedesco intavolò delle trattative colle suaccennate ferrovie. A quanto annuncia la *B. B. Z.* queste trattative a cui parteciparono anche le ferrovie prussiane, condussero al seguente risultato: le ferrovie Colonia Mindener e delle montagne della Marca dichiararono definitivamente di rifiutare qualunque ulteriore sovvenzione, mentre la società della ferrovia renana vincola la sua adesione ad una nuova sovvenzione a condizioni tali che equivale ad un rifiuto.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 19.30 (serpentina); dal lato di Airolo m. 10.10 (armatura); in totale m. 29,40, cioè in media giornaliera m. 4.70.

**Ferrovia dell'Utli.** — Su questa ferrovia, che esiste da quattro anni in Isvizzera presso Zurigo, e che ha molta analogia con quella progettata da Torino a Superga, ricaviamo alcuni interessanti ragguagli dai resoconti stampati testè dagli editori Ovell Fussli e Comp. di Zurigo, aggiungendovi qualche osservazione relativa alla linea di Superga.

Questo tronco ferroviario (Utli) di 9 chilometri, che sale pressocchè all'altezza di Superga, fu aperto all'esercizio nel 1874. Il primo anno, com'era naturale, diede degli incassi eccezionali, e l'eccedenza del dividendo servì a completare una buona parte dei lavori della linea; cosicchè il vero capitale sociale risultò limitato alle cifre seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| Spese generali, espropriazioni . . . . . | L. | 420,000 |
| Costruzione della linea . . . . . . . | » | 980,000 |
| Materiale mobile, provviste diverse . . . | » | 260,000 |
| Totale | L. | 1,660,008 |

L'esercizio dei due anni successivi, cioè del 1875 e del 1876, è il più interessante, in quanto che esso venne fatto in condizioni piuttosto difficili, a motivo della persistenza del cattivo tempo e della sfavorevole condizione generale degli affari. Nondimeno si ebbero regolarmente due convogli al mattino nei mesi di maggio, giugno, luglio ed agosto, e due convogli dopo il mezzogiorno.

Nei giorni festivi, il numero dei convogli salì sino a 30; e nei mesi più difficili dell'anno, ora due, ora tre convogli ebbero luogo: il minimo fu un convoglio di andata e ritorno.

Cosicchè nel 1875 si fecero 1252 convogli con 90,182 persone, e nel 1876 se ne fecero 1424 con 95,208 persone

S'ebbero anche molti convogli-merci, soprattutto per trasporto di commestibili e di materiali da costruzione.

Ogni persona produsse alla ferrovia un beneficio di lire

132 in media. Il numero totale delle vetture trasportate fu di 4640, ossia 205 persone per vettura di 40 posti

Il trasporto dei viaggiatori produsse . . L. 123,603.95
Quello delle merci produsse . . . . . . » 29,016 »

Totale nel 1876 L. 152,619.95
Id. 1875 » 148,706.20

Le spese di esercizio nel 1876 furono di . » 84.415.82
Id. id. 1875 id. . . . » 67,862 »

Si ebbe perciò, rispettivamente in questi due anni, un prodotto netto di L. 67,205 13 e L. 67,844.20, che diede l'interesse del 4 0[0 del capitale sociale.

Le condizioni difficili in cui si trovò questo esercizio ed i risultati ottenuti dovrebbero esser di conforto per la ferrovia di Superga, quando si pensi alla superiorità dei vantaggi che militano nel caso nostro. Infatti:

1° L'Utli è un colle senza monumenti e rimembranze storiche, e non presenta nè abitazioni, ne Comuni da servire al di là del colle, come Superga

2° Il panorama che offre è notevolmente meno pregevole di questo.

3° La popolazione, che sta attorno all'Utli nella cerchia di 12 chilometri di raggio, è di 40 mila abitanti: invece a Superga raggiunge la cifra di 300 mila; e quella che sta nella cerchia di 100 chilometri dall'Utli è di mezzo milione circa, contro 4 milioni che stanno nella medesima cerchia di Superga.

4° Il numero dei forestieri che traversano Zurigo nella buona stagione non raggiunse la metà di quelli che vediamo passare dalla Stazione di Torino.

5° A Torino si hanno otto mesi di buona stagione, invece di quattro.

6° La *ferrovia* dell'Utli, con locomotive ordinarie, non offre *quella curiosità* meccanica che presenta il sistema funicolare Agudio.

7° Infine, la spesa di costruzione della ferrovia di Superga sarebbe di un terzo minore, essendo anche minore la sua lunghezza, cioè 3 chilometri invece di 9.

**Ferrovie svizzere** — In complesso, durante lo scorso anno 1877, tutte le ferrovie svizzere, con un percorso di 2,412 chilometri di linea in esercizio (nel 1876: chilometri 2,098, ossia 314 in meno), diedero i seguenti risultati comparati con quelli dell'anno precedente:

| | 1876 | 1877 | in meno |
|---|---|---|---|
| Persone . . . . . | 23,574,533 | 23,006,918 | 567,615 |
| Merce (tonnellate) . | 5,630,726 | 5,181,934 | 448,792 |
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| Introito p. persone | 26,216,797 | 26,014,527 | 292,270 |
| » p. merce | 29,128,778 | 27,609,237 | 1,519,441 |
| » compless. | 55,345,475 | 53,623,764 | 1,721,714 |
| ossia per chilometro | | | |
| Persone . . . . . . . . . . | 11,237 | 9,538 | 1,699 |
| Merce (tonnellate) . . . . | 2,684 | 2,148 | 536 |
| | Fr. | Fr. | Fr. |
| Introito per persone . . . | 12,496 | 10,785 | 1,711 |
| » per merce . . . . | 13,884 | 11,447 | 2,437 |
| » complessivo . . . | 26,380 | 22,232 | 4,148 |

Calcolando per procento, si ha che il trasporto delle persone è diminuito, per chilometro, del 15.12 0[0, il trasporto delle mercanzie del 19 96 0[0, l'incasso per trasporto di persone del 13.69 0[0, l'incasso per trasporto di merce del 17.55 0[0, e l'introito complessivo del 15.72 0[0.

— La *Gazzetta Ticinese* ha per telegrafo da Berna, 1:

La Conferenza internazionale per la deliberazione di un diritto generale per i trasporti sopra ferrovie è convocata in Berna per il 13 maggio p. v.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici, sig. De Freycinet, ha trovato che l'attuale Commissione centrale delle ferrovie, malgrado gl'incontestabili servizi resi e le distinte capacità che racchiudeva, non era del tutto in armonia, per la sua composizione, colle necessità del suo Ministero. Sui 53 membri che la componevano, 4 soli furono scelti al di fuori dell'Amministrazione propriamente detta; gli altri 49 erano tutti funzionarii d'un ordine più o meno elevato, ma che, per l'indole stessa dei loro lavori, non potevano direttamente occuparsi dei bisogni del commercio e dell'industria.

Egli decise quindi di sopprimere la detta Commissione centrale; e presentò al Presidente della Repubblica, che li ha approvati, i due seguenti decreti, in data del 31 gennaio p. p. Il primo è di questo tenore:

« Sotto la presidenza del Ministro dei lavori pubblici, è istituito un Consiglio superiore per le vie di comunicazione. Questo Consiglio sarà composto di 48 membri, 16 dei quali, tolti in numero eguale dalle due Camere, 16 rappresentanti l'Amministrazione, e 16 rappresentanti l'industria, il commercio e l'agricoltura.

« Il Consiglio superiore, convocato dal Ministro, delibera su tutte le questioni dal Ministro stesso presentate, e specialmente su quelle che interessano il regime delle strade ferrate e delle vie navigabili, l'apertura di nuove vie di comunicazione, l'ingrandimento dei porti di commercio, ed il transito internazionale.

« Con l'assenso del Ministro, esso procede ad inchieste, i cui risultati saranno pubblicati, coi processi verbali delle sedute »

Il secondo decreto è così formulato:

« Presso il Ministero dei lavori pubblici è istituito un Comitato consultivo per le ferrovie. Questo Comitato si compone di 12 membri almeno e di 15 al più, nominati per decreto, e scelti specialmente nel Consiglio di Stato e nei Corpi dei ponti e strade e delle miniere. I Ministeri delle finanze, dell'agricoltura e commercio vi sono rappresentati. Il segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, il Direttore delle ferrovie e il Direttore delle miniere vi appartengono per diritto. Il presidente del Comitato è designato annualmente dal Ministro.

« Il Comitato si riunisce almeno una volta alla settimana, o quanto più spesso i bisogni del servizio lo richiedono. I membri ricevono delle medaglie di presenza, il cui valore è fissato con decreto ministeriale.

« Il Comitato delibera e dà parere su tutte le questioni che gli vengono sottoposte intorno alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, comprese quelle dette *stradali* o *tramways* a vapore. Esso è necessariamente consultato sul cammino generale dei treni, sulla omologazione delle tariffe; sulla redazione ed interpretazione delle leggi e dei regolamenti, degli atti di concessione e dei capitolati d'oneri; sui rapporti delle Compagnie tra loro e coi concessionarii delle ferrovie di congiunzione o di prolungamento; sulla fusione delle Compagnie o sul riscatto delle concessioni; sui contratti stipulati dalle Compagnie e presentati all'approvazione del Ministro.

« Il Comitato può, con l'assenso del Ministro, procedere ad inchieste. Esso chiama nel suo seno, a titolo consultivo, i rappresentanti delle Compagnie, del commercio e dell'industria, ogniqualvolta lo crede utile per chiarire le sue deliberazioni ».

— Con decreto ministeriale dello stesso giorno, il sig. Aucoc, presidente di sezione al Consiglio di Stato, venne nominato presidente del Comitato consultivo delle ferrovie.

**Ferrovie del Sud dell'Austria** — Nella seduta del 23 gennaio p. p., il signor Bontoux, direttore generale della Società della Südbahn, ha presentato la sua dimissione al Consiglio d'amministrazione, il quale l'ha accettata, esprimendo però il proprio dispiacere. Lo stesso Consiglio ha deciso di nominare il signor Bontoux ingegnere-consulente della Società.

Il signor Bontoux continuerà tuttavia nelle sue funzioni sino al 1° luglio p. v.

**Disastro in Turchia** — Finora in Turchia gli orrori si accumularono agli orrori. La sera del 13 gennaio p. p. accadde, sulla linea da Adrianopoli a Costantinopoli, un accidente ferroviario, il quale, per la sua gravità, avrebbe richiamato l'attenzione generale, se non fossimo stati in un periodo in cui la guerra portava il sacrificio di vittime a migliaia.

Un treno proveniente da Adrianopoli, contenente circa 1000 rifugiati, uscì dalle rotaie a circa 36 miglia da Costantinopoli: l'effetto ne fu disastroso. Delle 28 carrozze che

componevano il treno, otto restarono completamente frantumate; dei passeggieri, 20 rimasero morti all' istante, e altri 30 riportarono ferite più o meno gravi.

La linea rimase naturalmente ostruita, e quindi altri treni, che portavano i fuggitivi a Costantinopoli, dovettero fermarsi alla più vicina Stazione, dove non si trovava nessun aiuto per quei miserabili. Anche la condizione dei feriti ha dovuto essere deplorevole, perchè non fu se non al martedì seguente che giunse un treno speciale da Costantinopoli, recando soccorsi ai feriti e provvigioni.

**Ferrovie in China** — Sull'annunciata distruzione della ferrovia di Woosung, scrivono da Scianghai, 27 novembre, alle *Missions catholiques:*

In questi giorni, i nostri Chinesi hanno distrutto la ferrovia da Scianghai a Woosung, la prima stata costrutta in China, or sono due anni appena, per iniziativa degli Inglesi. Essi hanno levato via le rotaie, e smontate a pezzo a pezzo due locomotive. Il bello si è che, avendo tentato di smontare le locomotive senza soccorso di operaj europei, essi non riuscirono a comprendere di dove si dovesse incominciare. Questi mostri di ferro, dragoni più reali di quelli onde la loro credulità e superstizione hanno popolato l'aria, occupandoli a produrre gli ecclissi del sole e della luna, incussero spavento negli animi loro. Essi invocarono allora l'aiuto di un meccanico straniero, e la distruzione del *cavallo di fuoco* si compì in un istante. Non si sa ancora che vogliano fare di tutto il materiale ferroviario.

(Notizie posteriori recano che il materiale doveva essere trasportato nell'isola Formosa).

# Notizie Diverse

**Esposizione artistica nazionale in Torino.** — Tra i varii progetti presentati al Comitato promotore del concorso per un edificio ad uso della Esposizione di Belle Arti in Torino pel 1879 (progetti esposti in questi giorni nelle sale della Società promotrice dell'Industria nazionale), merita speciale menzione quello dell' egregio ing. Alfredo Cottrau, direttore dell'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche in Napoli. Abbiamo ricevuto la fotografia dell'edifizio da lui ideato, conforme al progetto presentato al detto Comitato promotore del concorso, ma che non arrivò in tempo per essere esposto al pubblico.

È una immensa galleria tutta di ferro, ed in gran parte, coperta a vetri, lunga 200 metri e larga 50, che il Cottrau offrirebbesi di dare finita in 6 mesi per il prezzo di circa 600,000 lire; libero poi il Municipio di darvi stabilità, servendosene come giardino d'inverno, per esposizioni di fiori, esposizioni industriali, fiere enologiche e pubblici festeggiamenti; ovvero di scomporlo e cederlo, tutto od in parte ad altre città per uso di Stazioni, mercati, ed altre esposizioni, con che ritrarrebbonsi i due terzi del valore di acquisto.

È un vero Palazzo di cristallo, del genere di quelli che esistono a Parigi ed a Londra, e che presenta vantaggi assai calcolabili per la moderata spesa, pel breve tempo della costruzione, e per la novità artistica di cui si arricchirebbe Torino. Non dubitiamo che la Commissione municipale, che sta esaminando quei progetti, terrà nel debito conto anche quello dell'ingegnere Cottrau, benchè giunto dopo chiuso il relativo concorso.

**Lavori edilizii in Milano** — Leggesi nella *Lombardia* del 4:

Il grande arco della Galleria V. E. è compiuto; si stanno levando le armature, e tra qualche giorno sarà tutto esposto al pubblico.

Sappiamo che in questi giorni furono riprese le trattative con una cospicua Casa di commercio di Torino, per la vendita delle case, di ragione comunale, che si trovano fra i portici dal lato settentrionale del Duomo e la via S. Raffaele.

Se in questi due mesi si verrà alla conclusione del contratto, potremo avere in breve il compimento del portico del lato settentrionale.

Dicesi che i fratelli Bocconi abbiano in animo di proporre la continuazione del porticato sino alla via di Santa Radegonda, dichiarandosi pronti a concorrere essi pure al compimento di questo progetto.

**Concorsi.** — È aperto il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di macchine tecniche ed agricole, vacante nella R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri, annessa alla R. Università di Padova. Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 17 marzo p. v.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

— È aperto pure un concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di meccanica applicata alle macchine, vacante nella R. Scuola di applicazione per gli ingegneri di Bologna. Il concorso avrà luogo per titoli.

Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 16 del suddetto mese di marzo.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli come sopra.

— Il R. Istituto d'incoraggiamento alle scienze naturali, economiche e tecnologiche di Napoli ha pubblicato il seguente programma di concorso per l'anno corr.:

Il congegno che ricorda, con tanto onore, il nome del Volta, ha meritato, col correre degli anni, lo studio di elettissimi ingegni, ed i risultati ai quali si è giunti dimostrano abbastanza la grave importanza di tali studii. Pur non di meno l'Istituto ha reputato non prive di sicura utilità le ricerche ulteriori, le quali non possono essere agevolate se non con la conoscenza di quanto si è fatto, comprovato dall'esperienza e dal ragionamento. Ciò posto, invita i dotti italiani e stranieri per la soluzione del seguente quesito:

« Dare l'analisi de' varii sistemi di pile elettriche, paragonandoli fra loro, e rivolgendo lo studio sui più utili, per contribuire a migliorare un congegno tanto necessario alle scienze ed alle industrie ».

Nell'esaminare i varii sistemi di pile, dovranno porsi in chiaro quali vantaggi e quali difetti presentano nel loro uso. Ancora dal lato industriale si dovrà cercare, con dati di fatto e nel modo più chiaro ed evidente, di trattare con larghezza l'argomento della spesa. In ciò, del resto, non dovranno perdersi di mira quelle particolarità del congegno, che, specialmente in alcune industrie, sono indispensabili per ottenere i migliori e più utili risultati.

Il concorso al soprascritto tema è aperto a tutti, meno ai soci ordinarii del R Istituto. Le memorie debbono essere scritte in italiano, e presentate entro il 31 ottobre p. v., indirizzandole al Segretario perpetuo del R. Istituto, nelle solite forme.

All'autore della memoria che, a giudizio dell'Istituto, avrà corrisposto a tutte le condizioni del programma, sarà dato un premio di L. 1000. Una medaglia d'argento o di oro, del grande conio accademico, potrà pure concedersi oltre il detto premio, secondo che l'Istituto reputerà il lavoro premiato più o meno meritevole di tale straordinaria distinzione. La memoria premiata farà parte degli Atti accademici, e possibilmente anche le memorie che avranno meritato l'*accessit*.

L'Istituto non rifiuterà quelle memorie che rispondessero ad una parte sola del quesito, ma in questo caso si riserba la determinazione del premio; come del pari si riserba il conferimento di una medaglia alle memorie che avranno meritato l'*accessit*.

**Biglietti della Banca Nazionale** — La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 23 gennaio p. p.:

Veduto il decreto del Ministro delle finanze in data 19

novembre 1877, col quale fu autorizzato il Consorzio degli Istituti di emissione a mettere in circolazione n.° 340,000 biglietti consorziali definitivi da lire 250 pel valore di 85 milioni di lire, e n. 170,000 biglietti consorziali definitivi da lire 1000 pel valore di lire 170 milioni;

Veduti i Decreti Reali del 17 luglio 1876, n. 3234; del 22 ottobre stesso anno, n. 3478, e del 27 aprile 1877, n.° 3801, coi quali fu stabilito che i biglietti della Banca Nazionale nel Regno dei tagli di lire 1, 2, 5, 10 e 20, dichiarati provvisoriamente consorziali col decreto del 14 giugno 1874, dovevano cessare di avere corso forzoso e di essere inconvertibili in tutto lo Stato ed in tutte le contrattazioni, rispettivamente dalle epoche in quei Reali Decreti determinate;

Sulla proposta del nostro Ministro del Tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.* I biglietti della Banca Nazionale nel Regno d'Italia da lire 250 e da lire 1000, stati dichiarati prov[illegible] e consorziali col Reale Decreto del 14 giugno 1874, n. 1945 (serie 2), cesseranno col 1° aprile 1878 di avere corso forzoso e di essere inconvertibili in tutto lo Stato ed in tutte le contrattazioni.

**Servizio telegrafico.** — Il 3 corr., ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici la prima seduta della Commissione ministeriale per la nuova legge sui telegrafi.

Intervennero alla seduta i signori: on. senatore Borgatti, presidente; on. senatore Errante; on. deputato Parenzo; il comm. D'Amico, direttore generale dei telegrafi, il cav. Ridolfi consigliere d'appello, e l'avv. Mezzogori.

La seduta fu aperta dall'on Perez, ministro dei lavori pubblici, il quale espose le sue idee intorno alle questioni che dovevano formare oggetto degli studii della Commissione.

Stante l'assenza di parecchi membri, la Commissione rinviò al giorno 14 corrente la continuazione delle sue sedute.

**Ufficii telegrafici.** — Il 27 gennaio p. p. in Cisternino (provincia di Bari) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi nella Siberia** — L'*Osservatore Triestino* ha dalla China:

Sono arrivati a Scianghai tre signori danesi, i quali hanno fatto per terra l'immenso viaggio da Pietroburgo fino a Vladivostock. Essi fanno parte di una Commissione mista mandata dal Governo russo, in unione colla grande *Compagnia dei Telegrafi del Nord*, per ispezionare esattamente le linee telegrafiche che traversano tutta la Siberia. Quei tre signori sono: il capitano W. de Hedeman, l'ingegnere dei telegrafi Nielsen, e l'ispettore dei telegrafi Falck. Essi erano accompagnati da tre alti funzionarii del dipartimento russo dei telegrafi. La distanza da Pietroburgo sino a Vladivostock, sulla linea la più breve, è di 6707 miglia inglesi. In conseguenza delle forti inondazioni, quella Commissione dovette superare immense difficoltà, principalmente nel viaggio fra Khabarofka a Vladivostock. Quei signori dicono che, quando i miglioramenti proposti da essi saranno eseguiti, le linee attraverso la Siberia diverranno realmente efficaci, nè avranno più luogo le interruzioni usuali in primavera ed in autunno.

**Piroscafo colossale.** — Nell'Alfred Dock, a Birkenhead presso Liverpool, trovasi attualmente il più gran piroscafo che esista, dopo il *Great-Eastern.*

Questo bastimento è l'*Hooper*, battello a vapore in ferro, che è lungo 370 e largo 60 piedi inglesi; e che, essendo stato costruito nel 1873 a Newcastle-on-Tyne per collocare i cavi telegrafici sotto-marini, servì già utilmente nell'impianto di otto linee telegrafiche, fra le quali meritano una speciale menzione quelle fra Cuba e Santiago, Santa Cruz e Porto Rico, Demerara e Para.

L'*Hooper*, quantunque avesse un carico di 7000 tonnellate, fece testè la traversata da Nuova York a Liverpool in soli quindici giorni.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sostenuto, relativamente, il Mobiliare italiano nella scorsa settimana, fece a principio 702, scese a 693, e riprese il 700 per liquidazione.

Lo stesso può dirsi dei valori ferroviarii, perchè le Azioni Meridionali s'aggirarono tra il 350 al 348, e risalirono a 350 per ultimo. Le Obbligazioni relative si tennero tra il 247.50 al 247; i Boni a 569 — Le Sarde, serie A, oscillarono tra il 245 al 244; la Serie B, tra il 241.50 al 241 — Le Pontebbane tra il 378 al 377 — Le Alta Italia invariate sul 260 — Le Vittorio Emanuele tra il 258 al 257.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 173 e 170, e le Obbligazioni relative a 238 e 236; le Vittorio Emanuele a 240 e 238; le Azioni Ferrovie Romane a 77 e 76; le Obbligazioni a 260 e 258.

## CONVOCAZIONI

**Società ferro vuoto Cambiaggio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel 14 corr., in Milano, sede sociale (Porta Genova, 102), per udire la relazione del gerente e del Consiglio di vigilanza sui conti del 1877, e relative deliberazioni.

**Banca della piccola industria e commercio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 16 corr., in Torino (Borsa, via Ospedale, 28), per la nomina di consiglieri dimissionarii e censori.

**Banca di Vercelli** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 17 corr., in Vercelli (via S. Anna 15), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sul bilancio 1877, per l'approvazione del medesimo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1878.

**Società per la cardatura e filatura dei cascami di seta in Jesi** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 17 corr. in Bologna, sede sociale (via Pignattari, 1218), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e presentazione del bilancio 1877, pel rapporto dei revisori del medesimo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

**Banca Veneta di depositi e conti correnti Padova-Venezia** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 26 corr., in Padova, sede sociale (via dei Servi), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e la relazione dei censori sul bilancio 1877 ed approvazione del medesimo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1878.

# Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 12 corrente, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di rimonta di due tratti del froldo Bugno-Freddi nell'argine sinistro dell'Oglio, per una estesa di m. 334.50, in diminuzione dell' importo di lire 51,123.85, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5200 idem.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lav. pub. e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra l'abitato di Tertenia e quello di Lozzorai, della lunghezza di m. 40,130, in diminuzione dell' annuo canone di L. 17,797.49, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del 1.o tratto della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra la Stazione ferroviaria di Campagna e la Milliaria 63, della lunghezza di m. 33,019, per l'annuo canone di L. 28,340. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra il ponte Cimarosa ed il bivio di Leonforte, della lunghezza di m. 18,944 per la presunta annua somma di L. 16,880. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a metà dell'annuo canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di difesa, con materiali artefatti, di quattro tratte della sponda interna del tronco di argine destro del fiume Po in fr 'ldo Croce in Comune di Sermide, per il presunto importo di L. 53,217. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Nicastro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile provinciale dalla chiesa del Rosario di Falerna all'abitato di Castiglione, della lunghezza di m. 8703,34, per il presunto importo di L. 115,751.83. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 11,575, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Toscanese Cornetana, tronco I, dall'Aurelia Etrusca al Fosso dell'Infernetto, per l'annuo canone di L. 1800. Manutenzione dal 1.o aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 300 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 180 idem o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Fara Novarese (prov. di Novara), si terrà un'asta per la costruzione del 1.o tronco della strada obbligatoria Barengo-Fara, per il presunto importo di L. 54,851.45. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 4500, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 5.o tronco della strada provinciale dalla Nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il Vallone delle Manche sotto Paludi ed il torrente Ottari, della lunghezza di m. 9,838.06, per la presunta somma di L. 134 700. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto della cortruzione del tronco della strada provinciale detta Valfortore, compreso fra S. Bartolomeo in Galdo ed il confine della provincia di Foggia, della lunghezza di m. 5017.88 per la presunta somma di L. 84,907. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 5000, cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della costruzione di quattro tronchi di strade comunali obbligatorie Castroreale-Bafia, della complessiva lunghezza di m. 16,793 e per il totale importo di L. 168,579. Deposito interinale complessivo L. 8000; cauzione definitiva L. 18,100, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Teatro municipale, per il presunto importo di L. 250,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 12,500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 25,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Appia, tronco II, dal confine del circondario di Roma al miglio 47 presso il Foro Appio, per l'annuo canone di L. 19,092.09. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della stessa strada, tronco III, dal miglio 47 presso il Foro Appio alla provincia di Terra di Lavoro, per l'annuo canone di lire 10,174.36. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva lire 1200, come sopra.

— Il 17 detto mese, presso l'Amministrazione del Consorzio Lucera-Roseto-Valfortore, residente in Lucera, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Terliveri all'abitato di Alberona, divisa in due tronchi: il 1.o della lunghezza di m. 8497.10 per l'importo di L. 137,410.33, ed il 2.o di m. 2439.37 per lire 61,979. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 18.000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio verso Spinazzola, compreso fra l'abitato di Banzi e quello di Palazzo S. Gervasio, della lunghezza di metri 12.144, sul dato di lire 167,844.20, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 11,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Reggio, compreso fra l'incontro della via di Rometta, presso il ponte sull'Aulella, ed il valico del Cerreto, della lunghezza di m. 26,140.25, sul dato dell'annuo canone di L. 8671.50, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1.o ottobre 1877 al 30 settembre 1886. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 365 di rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 7.o tronco della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra la Cappella della Madonna di Bisaccia in Montenero ed il torrente Mergolo presso la ferrovia, della lunghezza di m. 13,862.31, sul dato di L. 175,236.43, a cui trovasi ridotto in seguito al ribasso ottenuto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

**SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.**

(Continuazione, vedi numero precedente).

*Servizio della Trazione e Materiale.*

Dolazza Giuseppe, Ispet.e capo sezione Verona, 2.50; Longafeld Felice, contabile id. 1; Grigoletti Gaetano, id. id. 1; Zuin Cesare, capo depos. id. 2; Dal Bianco G. Batt.a, id. id. 1.50; Faenza Giovanni, id. id. Brescia, 4; Benevolo Giovanni, idem Peschiera, 1; Mira Luigi, macchinista id. 1; Selva Alessandro, id. id. 1; Torini Francesco, fuochista id. 1; Loda Paolo, id. id. 0.50; Cesco Alessio, id. id. 0.50; Nalli Pietro, capo verif.e Alta, 1; Zanini Paolo, verific.e id. 0.75; Medaina Luigi, id.id. 0.75; Pimazzoni Francesco, manovale id. 0.50; Borier Arcangelo, falegname id. 0.50; Olivetti ing. Alberto, Ing. app.° uff. centr., Torino, 2; Romero Giuseppe, app.° id. 1; Gallerini Antonio, id. id. 1; Giachino Pietro, id. id. 1; Alphand Edoardo, capo sezione Pistoja, 3; Rusconi Edoardo, appl.o id. 1; Usellini Domenico, id. id. 1; Giaroli Ettore, id. Genova p. B. 2; Prina Ferdinando, capo dep.o, id. 3; Croce Giacomo, id. Pistoja, 2; Mellano Giovenale, id. id. 1.50; Rossetti Ferdinando id. id. 1; Ormezzano Felice, id. Genova p. B. 1.50; Bosco Michele, macchinista Pistoja, 1; Rossi Alessandro, id. id. 1; Saporiti Pasquale, id. id. 1; Conti Pietro, id. id. 1; Moschino Luigi, id. id. 1; Giovanone Carlo, id. id. 1; Calcaprina Ignazio macchinista id. 1; Baratelli Pio, id. id. 1; Cabella Carlo, id. id. 0.50; Ponti Angelo, id. id. 1; Piano Angelo, id. id. 1; Tosi Pietro, id. id. 1; Remondino Carlo, id. Genova p. B. 2; Questa Ferruccio, id. id. 2; Realis-Luc Antonio, id. id. 2; Anfosso Giovanni, id. id. 2; Verney Secondo, id. id. 1; Cigalla Giuseppe, fuochista id. 2; Rosso Francesco, id. Pistoja, 1; Zanotti Guglielmo, id. id. 1; Saviotti Carlo, id. id. 1; Guidi Pietro, id. id. 1; Tagliaferri Andrea, id. id. 0.50; Tadini Severino, id. id. 1; Sacconi Carlo, capo verif., id. 1; Questa Ettore, g. deposito, id. 1; Baroni Francesco, operaio Genova, 1.

*Servizio della Manutenzione e Lavori.*

*Ufficii centrali* — Mantegazza cav. Saule, Ingegnere in capo Milano, 10; Poli cav. Oscar, Ing. di divisione, id. 8; Foresti Giovanni, capo sez. princ., id. 4; Magistris Felice, capo sez.e 2; Mazzalorso Lodovico, id. id. 2; Baruffaldi Enrico, contabile id. 2; Rossi ing. Paolo, capo sez. princ., id. 5; Cabanis Scipione, id. id. 3; Gondolo Guido, control. princ., id. 3; Salvi Giambattista, controllore, id. 2.50; Scandolara Giulio, id. id. 2.50; Crepas Paolo, capo sez.e, id. 2.50; Candiani Ferdinando id. id. 2.50; Toniolí Giovanni, contabile, id. 1; Bertoli Federico, applicato id. 0.50; Villa Carlo, id. id. 1; Simonetti Carlo id. id. 0.50; Garberoglio L. id id. 0.50; Fornari Martino contabile id. 0.50; Legati Pietro, contabile id. 0.50; Susan Adolfo, applicato id. 0.50; Donisi Luigi, contabile id. 1; Toussaint Ernesto, applicato id. 1; Davanzo Agostino, contabile id. 1; Loreti Antonio, applicato id. 0.50; Scartazzi Alberto, contabile, id. 1; Giorgi Pietro, applicato id. 0.50; Milanesi Giovanni id. id. 0.50; Chiavolini Cesare, id. id. 0.50; Pisani Antonio, idem id. 0.50; Ramoni Cesare; sotto magazz.e, id. 1; Garibaldi ing. Pietro, contr.e, id. 1; Baroni ing. Antonio, id. id. 1; Ferrero Carlo, id. id. 2; Trevisani Giovanni, id. id. 2; Réeb Luigi, capo sez. princ., id. 5; Pozzi ing. Luigi, capo sezione id. 3.50; Pennè Alfonso, controll. id. 1.50; Butti Giuseppe, disegnatore id. 2; Tamanti ing. Antonio, capo sezione id. 3; Macchini ing. Stefano, capo riparto, id. 2; Bossi ing. Luigi, id. Bologna 5; Wild Enrico, applicato id. 2; De Lentulus Edmondo, id. id. 1.

Bonacossa ing. Ercole, capo sez. prin.le Milano, 3; Sala ing. Giov. Maria, capo sezione id. 2.50; Beltrami ing. Enrico, id. id. 4; Sartori ing. Francesco, id. id. 2; Balzarotti ing. Giuseppe, id. Chiari, 5; Roverselli ing. Virginio, capo Riparto, Milano, 2; Craffonara ing. Adriano, id. Gallarate, 1.50; Barzano ing. Luigi, id. Como, 2; Rossi Florindo, id. Camerlata, 2; Dusnasi Domenico, capo sezione Ceva, 5; Boggio G. Batt.a assist. tecnico Torino, 1.

*Divisione 1ª* — Bozzi cav. Aless., Ing. capo divis., Torino, 10; Tarozzi Angelo, capo sez. p. id. 5; Pittatore Carlo, capo sez. id. 3; Bianco Luigi, id. id. 3; Martinetti Pietro, id. id. 3; Cova Augusto, id. id. 3; Canti Carlo, capo riparto, id. 1.20; Bovone Carlo, id. id. 1.20; Berta Felice, id. id. 1; Gottardi Gottardo capo sezione, 3; Vittadini Filippo, capo riparto, id. 1.50; Rustichelli Paolo, id. id. 1.20; Angonà Francesco, contabile, id. 1; Boschetti Carlo, id. id. 1; Passaponti Francesco, id. id. 1; Perini Giorgio, applicato, id. 0.50; Mangiagalli Ernesto, disegnatore, id. 1; Scriccioli Ferdinando, applicato, id. 0.50; Croset Mouchet Vincenzo, contabile, id. 0.75; Magnetti Giuseppe, applicato id. 0.50; Valania Enrico, sorvegliante id. 0.50; Signorile G.: Batt.a, capo sez., Alessandria, 3; Solito Francesco, capo riparto id. 1; Mattassoglio Pietro, id. id. 1; Tommasina Luigi, id. id. 1; Robutti G.: applicato, id. 0.50; Ardoino Carlo, id. id. 0.50; Olivieri Francesco, Ing. capo sez.e, Savona, 3; Inversini Francesco. id. capo rip., id. 1.50; Simoni Carlo, id. id. 1.50; D'Adesso Cristoforo, id. id. 1.50; Pizzorno Giovanni, applicato id. 1; Orengo Giuseppe, id. id. 0.50; Capriata Mario, sorvegliante id. 0.50; Rosanigo Giuseppe, capo sezione Alba, 4; Paggi Giovanni, capo rip. id. 1; Marmori Benigno, id. id. 1; Loro Luigi, Ing. capo sez. Torino, 3; Marini Giuseppe, id. riparto id. 1.50; Ovazza Emilio, id. id. 1.20; Tornaghi Innocenzo, sorvegliante id. 1; Pajola G.: Batt.ª, Ing. capo sez., Oneglia, 3; Arrigoni Francesco, id. rip. id. 2; Scaparone Teobaldo, id. id. 2; Salardi Giovanni, id. id. 2; Micheletti Luigi, c. sez. Torino, 2; Candellero Callisto, ing. c. rip. id. 1; Artom Salvatore, id. id. 1; Amadeo Lorenzo, id. id. 1; Visconti Paolo, id. id. 1; Panza Giuseppe, applicato id. 0.50; Morello Giorgio, id. id. 0.50.

*Divisione 3ª* — Cav. Ingegnere Matteo Lopisich, capo div. Firenze, 5; Serafino ingegnere Massagli, id. princ. id. 3; Ing. Lauro Pozzi, id. id. 2; Ing. Defendente Arnoldi, id. Voghera, 5; Ing. Angelo Giambastiani, id. Viareggio, 5; Ing. Francesco De-Serpos, id. Chiavari, 4; Carlo Napoleone Moriani, id. Firenze, 2; Ing. Erasmo Ghiotti, capo riparto, Tortona, 3; Ing. Adelchi Ferrario, id. Massa, 2; Ing. Antonio Lorandini, idem Levanto, 3; Giovanni Novarina, id. Stradella, 4; Carlo Guidotti id. Lucca, 5; Duilio Massagli, id. Viareggio, 2; Eugenio Tarchi, id. Pracchia, 1; Leopoldo Bellentani, id. Firenze, 2; Ing. Giuseppe Lampugnani, ing. allievo, Arbavola, 2; Ing. Giovanni Moccagatta, id. Firenze, 2; Pietro Manzini, contabile, id. 1; Carlo Ghezzi, id. id. 1; G.: Batt.ª Speciaro, disegnatore id. 1; Andrea Tagliabue, id. id. 1; Giuseppe Boschetti, id. id. 1; Gerolamo Cella, id. id. 1; Amico Maranghi, id. id. 1; Francesco Cichella, applicato Voghera, 2; Pasquale Selicorni, id. id. 2; Antonio Amigazzi, id. Chiavari, 1; Cesare Martinelli, id. Firenze, 1; Luigi Gregori, id. id. 1; Attilio De-Paoli, id. id. 1.

*Divisione 4ª* — Richard Lodovico, Ing. di Div, Verona, 6; Fuà Benedetto, ing. princ. di sezione, 4; Pasini Pietro, ing. C.ª di sez. id. 3; Clementi Aurelio, id. id. 3; Oliva Giuseppe, id. id. 3; Bottari Fulvio, id. id. 2.50; Sandri Luigi, id. id. 2; Brandani A. id. riparto id. 2; Biadego G.B. id. id. 2; Ferrari E. id. allievo id. 2; Monteverdi Giacomo, ing. c. rip. id. 2; Neri Antonio, id. assistente id. 2; Rosa Luigi, id. id. 2; Viola Antonio, disegnatore, id. 1.50; Prevot Giuseppe, contabile id. 1.50; Moratti Francesco, id. id. 1.50; Secco R., id. 1; Peretti Alessandro, id. id. 1.25; Battarini Adolfo, id. id. 1; Beccari Ferdinando, id. id. 1; Alessi Bartolomeo, id. id. 1.50; Detogni id. id. 1; Franzosi Baldassare, disegnatore, id. 1.50; Alessandrini Andrea, ing. esprop.e, Udine, 4; Strambio Giuseppe, id. assistente, id. 1.65; Orettici Giuseppe, id. id. 1.35; Colovizza Antonio, disegnatore id. 1; Sportelli Giuseppe, applicato, id. 1; Albonetti Francesco, sorvegliante id. 1; Carnelutti Giuseppe, ing. capo sezione, id. 2.50; Clementi Lodovico, id. riparto id. 2; Rea Michele, applicato, id. 0.60; Neri Giuseppe, ing. assistente id. 1; Canda Luigi, ing. capo riparto, id. 1; Marseli Bernardino, applicato id. 0.60; Marai Eugenio, id. id. 0.60; Pellicciari Carlo, id. id. 0.60; Gajo Giov. Maria, ing. c. sez.e id. 3; Ferrari Aurelio, disegnatore id. 1; Antonini Pietro, id. applicato, 1; Tarra Giuseppe, ing. id. 6; Storari Albano, id. id. 2; Bongiorni V., id. id. 2; Rebuffo Vincenzo, ing. c. sez. Resiutta, 5; Mosca Carlo, ing. capo riparto, id. 2; Steffenini Francesco, id. id. 2; Heimann Guglielmo, id. c. sezione Chiusa Forte, 4; Crespi Tito, id. allievo, Resiutta, 1; Crescentini Alessandro, id. Chiusa-Forte, 1; Marenco Giuseppe, id. id. 1; Norsa Filippo, ing. c. sez. id. 4; Valentinis Lucio, id. ripar. id. 2; Berizzi Pasquale, id. id. 2; Cotti Giovanni, id. Dogna, 2; Figarolli Emilio, imp. telegr.o, Chiusa-Forte, 1; Faccioli Antonio, ing. capo sez., Pontebba, 5; Tenca Giulio, id. riparto id. 3; Casasco Ferdinando, id. id. 3; Querena Giuseppe, idem sezione, Treviso, 2; Maffoni Ferdinando, id. c. riparto, id. 1; Racchia Pietro, id. Conegliano, 0.50; Damiani B. id. id. Pordenone, 1; Pastori Lorenzo, id. C. sezione, Venezia, 3; Coda Carlo, id. riparto id. 1; Porta Napoleone, id. Vicenza, 1.50; Durer Bacchetti Alberto, id. Padova, 1.50; Zannini Achille, applicato Venezia, 1; Simeoni Carlo, id. id. 0.70; Artini Luigi ing. capo sezione, Rovigo, 1; Gulli Telemaco, id. c. riparto, Bologna, 1; Pasquali Albino, id. Ferrara, 1; Castrin Pietro, id. Rovigo, 1; Grimani Antonio, id. Padova, 1; Crotti Francesco, id. sezione. Legnago, 2; Tedeschi Clemente, id. riparto Rovigo, 1.50; Vajo Paolo, id. Dossobuono, 1.50; Suetta Costan-

tino, ing. allievo provv. Legnago, 1.50; Siron Luigi, id. capo sezione, Verona, 2; Mazzoni Lorenzo, id. riparto, id. 3; Rodi Giovanni, id. id. 1; Dotti Giovanni, id. id. 1; Monti Francesco, id. allievo, id. 1; Boldrini Teodoro, applicato, id. 1; Sartorelli Luigi, id. id. 1; Bocchetta Giuseppe, ing. capo sezione Mantova, 2.50; Caltalto Francesco, ing. capo riparto, id. 1; Canepari Lino Luigi, ing.re capo riparto, Cremona, 1; Dallamano Attilio, id. id. Mantova, 1; Malagoli Amilcare, id. capo sezione, Modena, 2.50; Bianconi Giovanni, id. riparto id. 1.50; Faccioli Pio, id. Carpi, 1.50; Baldini Pio, applicato, Modena, 1; Barinetti Leone Luigi, ing. capo sezione, Brescia, 3; Quartero Angelo, id. riparto id. 2; Boninchi G.: Batt.a, applicato id. 1; Pellegrinelli Giacomo, portiere, id. 0.50; Cosmarini G. Batt.a, ing. capo riparto id. 2; Piazzoli Achille, id. Bergamo 2; Rosmini Francesco, id. Coccaglio, 2; Poli Carlo, id sezione Treviglio, 2; Suardi Achille, id. riparto, id. 1.50; Boschetti E., id. Crema, 1.50; Levi, id. Bergamo, 1.20; Bianco Luigi, applicato, Treviglio, 0.80.

*Traffico — 4ª Divisione.*

Gelmi cav. Lodovico, capo traff. 4ª div., L. 7.50; Carpi cav. Demetrio, ispett. princ. 4; Padoa Vittorio, ispettore 2; Cattaneo cav. Pietro id. 2; Sartorio cav. Pietro id. 3; Calvi Giacomo, id. 2.50; Legrenzi cav. Luigi, id. 2.50; Francescatti D. Carlo, legale della 4ª div. 2.50: Chinotto cav. Antonio, cap. sul Garda 2; Garbato Giuseppe, capo ufficio 2.50: Pajola Francesco, controll. telegr. 2; Molinari Leopoldo, ispett. 2; Mazzoleni comm. Napoleone, id. 5; Legrenzi Giulio, telegr. viagg. 0.50; Castelli Basilio, id. 1; Maggi Gio., cap. sul Garda 1.65; Carrer Giovanni, id. 0.90; Chizzola Osea, delegato 1.50: De Salamanca Antonio, id. 1; Gatti Giuseppe, capo stazione 1.50; Martinengo Giovanni, id. 1.40; Paganini Lorenzo, id. 0.50; Pescarini Vincenzo, id. 1; Ferrari-Bravo Pietro, id. 1.50; Dall'Acqua Gio. Batt. id. 1.25; Beccari Luigi, id. 1.50; Fasoli Enrico, id. 1; Castelli Carlo, id. 2; Scappini Antenore, id. 1; Zanellato Carlo, id. 1; Severin Ferdinando, id. 1; Arsenio Vincenzo, id. 0.50; Bouchardy Martino, id. 1; Burigana Michele, id. 1; Rosatti Pompeo, id. 1; Zanoni Carlo, id. 1; Zandonini Agostino, id. 2; Toniolo Pacifico, id. 1; Signoris Ignazio, id. 1; Boso Antonio, id. 0.75; Bolzonello Luigi, id. 1; Pasetto Domenico, id. 1; Rocchi Davide, id. 1; Formica Gabriele, id. 2; Scandiuzzi Antonio, id. 1; Montecamozzo Carlo, id. 1; Palazzi Pietro, reggente la staz. 3; Martini Sebastiano, capo staz. 1.50; Sottroi Candido, id. 2; Stefanelli Giuseppe, id. 1; Salvioni Osvaldo, id. 2; Sommavilla Alberto, id. 1; Rocca Omobono, id. 2; Staurenghi Vincenzo, id. 2; Tiranti Angelo, id. 1; De Gravisis Francesco, id. 5; Bonaiuti Francesco, id. 1; Gelmi Luigi, id. 1; Budriesi Alessandro, id. 0.50; De Golgi Enrico, id. 1.50; Simonetti Alessandro, id. 2; Savani Giuseppe, id. 1; Smolka Alberto, id. 2; Bazzani Giorgio, id. 1; Lena Luigi, id. 1; Chiesura Vincenzo, id. 1; Frass Carlo, id. 2; Fiocchi Achille, reggente staz. 0.70; Cisco Antonio, sotto c. staz. 1.50; Colombina Giacomo, id. 1; Timoteo Domitillo, id. 1.50; Pezzoli Anselmo, id. 1.

Loi Alessandro, capo staz. 1; Giacometti Vincenzo, id. 0.50; Minoletti Giulio, id. 1; Stagni Cesare, id. 1; Arrigossi Albano, id. 2; Piccoli Bartolomeo, id. 1.50; Droin Pietro, id. 1; Dall'Abaco Luigi, id. 1; Soliani Torquato, id. 2; Dauder Silvestro, id. 0.50; Magnani Pietro, id. 1; Paglia Cesare, id. 1; Cerchiari Luigi, id. 1.20; Madella Vittorio, id. 1; Cardazzi Carlo, id 1; Polotti Giuseppe, id. 1; Franceschetti Paolo, id. 0.50; Betta Remigio, id. 1; Gilardoni Felice, id. 1.20; Bosio Guglielmo, id. 1.20; Bruni Daniele, id. 1; Comar Giacomo, id. 2; Dall'Acqua Francesco, id. 1.50; Tabacchi Gius., sotto capo stazione 1; Boerio Enrico, id. 0.50; Pozzi Pietro, capo stazione 1; Buffolo Luigi, id. 1; Muraro Giovanni, id. 1.50; Oldrini Ambrogio, id. 1; Giovannini Isnardo, id. 0.50; Damiani Achille, id. 1; Janernig Emanuele, id. 3; Del Maino Sforza, id. 1.50; Scomazzoni Romolo, id. 1; Pasqualini Luigi, id. 1; Panini-Finotti Abele, id. 1; D'Ormea Enrico, id. 1; Marini Carlo, id. 1; Ronchi Agostino, id. 1.50; Basevi Leone, id. 1; Lessen Zeno, id. 1; Fontana Marziale, id. 1; Manto Luigi, id. 2; Tonioli Giacomo, id. 1; Tacca Antonio, id. 2; Nicora Francesco, id. 1; Zuliani Giacomo, id. 0.50: De Polo Alberto, sotto capo stazione 1; Rongaudio Giuseppe, id. 1; Montini Giuseppe, id. 1; Montini Luigi, capo stazione 2; Lampugnani Carlo, id. 1; Crocciolani Vincenzo, id. 2; Lanfredi Giuseppe, 0.50; Figurati Pasquale, id. 1; Rigo Stefano, id. 1; Knoller Leonardo, id. 1; Mazzonelli Giacomo, id. 1; Rinaldi Raimondo, id. 1; Risatti Angelo, contabile 0.75; Tiozzo Alessandro, id. 0.60; Pusinich Ottaviano, id. 1; Rossi Albino, 0.60; Calissoni Gottardo, capo scalo 2; Wolhmann Francesco, gestore 1,50; Scheda Edoardo, id. 1; Marini Antonio, id. 1; Bonetti Gio. Batt., id. 1; Zanetti Giuseppe, id. 1.50; Baldau Giovanni, id. 1.50; Govi Augusto, id. 1; Ascani Pietro, id. 1; Frass Francesco, id. 0.50; Cislaghi Giuseppe, id. 0.75; Avanzi Genesio, id. 1; Innocenti Fortunato, id. 2; Malfatti Luigi, impiegato 1; Montavon Beniamino, id. 1; Fontana Amos, id. 1; Brunetti Giovanni, id. 0.60; Stegagno Riccardo, id. 0.70; Quaiotto Angelo, id. 0.60; Suzzara Verdi, id. 0.50; Barbieri Eugenio, id. 0.50; Bisetti Benedetto, id. 0.50; Benzoni Giuliano, id. 0.50, Imbaldi Giovanni, id. 1; Corcia Alessandro, id. 0.50; Salvagnini Innocente, id. 0.50; Bordoni Ottaviano, id. 0.50; Dal Fabbro Girolamo, id. 1; Compagnoni Ugo, id. 0.50; Marini Attilio, id. 0.50; Dallera Napoleone, id. 0.50; Bondavalle Michele, id. 0.50; Manfrotto Gio. Batt., id. 1; Fioretti Giacomo, id. 0.95; Bassoni, id. 1; Bertaso Giuliano, id. 0.50; Berna Domenico, id. 1; Cavallini Antonio, id. 1; Armani Pietro, id. 1; Viviani Giuseppe, id. 1; Brescianini Girolamo, id. 1; Maggi Innocenzo, id. 1; Zuliani Alessandro, id. 1; Veratti Emilio, id. 1; Vincenti Carlo, id. 1; Covelli Socrate, id. 1; Castellani Angelo, id. 0.75; Armani Giuseppe, id. 1; Mussi Tommaso, id. 1; Bonaldi Raffaele, id. 1; Bertiatto Cesare, id. 1; Proferisce Enrico, id. 1; Nicolini Cesare, id. 1; Frizzi Paolo, id. 1; Ravioli Michele, id. 1; Ballico Sebastiano, id. 1; Tirelli Felice, id. 1; Reggiani Pio, id. 1; Rosini Augusto, id. 1; Vanelli Emilio, id. 1; Mattioli Salvatore, id. 1; Gavioli Achille, id 1; Sandri Adriano, id. 1; Benzoni Enrico, id. 1; Ronchi Giovanni, id. 1; Vedova Enrico, id. 1; Barlaffa Gerolamo, id. 1; Setti Erminio, 0.50; Benetti Giuseppe, 0.50; Scordilli Francesco, id. 0.50; Goppo Bartolomeo, id. 1; De Gresti Giacomo, id. 1; Poggio Leopoldo, id. 1; Calciati Gius, id. 1; Bonzani Giulio, id. 1; Bolognini Adolfo, id. 1; Agostini Giuseppe, id. 1; Vitaloni Angelo, id. 1; Fioravanzi Rocco, id. 1; Cattaneo Giovanni, id. 0.50; Lotto Gio. id. 0.50; Dall'Abaco Riccardo, id. 0.55; Bozzi Domenico, id. 1; Cristani Augusto, id. 1; Dall'Abaco Tiziano, id. 1; Fiorio Giuseppe, id. 2; Casarotti Nicolò id. 1; Bicetti Ferdinando, id. 0.75; Marvetti Achille, id. 1; Ferrari Eugenio, id. 1; Zamboni Luigi, id. 0.50; Burigana Augusto, id. 0.50; Bedogni Demetrio, id. 1; Cicogna Pasquale, id. 0.50; Comploi Gio. Battista, id. 0.50; De Pilli Paolo, id. 0.75; Bellotti Dario, id. 0.55; Faruffini Giuseppe, 0.85; Fogarini Riccardo, 0.55; Pagano Cesare, id. 0.50; Rigotto Giuseppe, id. 0.50; Rainoldi Luigi, id. 0.50; Morosini nob. Maria Antonio, id. 0.75; Belli Carlo, id. 1; Morteu Federico, id. 1; Querena Ettore, id. 0.50; Finetti Roberto, id. 0.50; Lipari Uldorico, id. 0.50; Paoli Vincenzo, id. 1; Borelli Orazio, id. 1; Roccari Filippo, id. 1; Baldini Giuseppe, id. 1; Podestà Pio, id. 1; Cescati Arturo, id. 0.50; Perotti Giuseppe, id. 1; Campi Lanzi Cesare, id. 1; Andreola Massimo, id. 1; Baccanello Marco Carlo, id. 1; Terrabuio Augusto, id. 1; Eccli Ugo, id. 1; Ividercoschi Felice, id. 1; Beghelli Gio. Batt., id. 1; D'Orlandi Adolfo, id. 1; Burlini Pietro, id. 1; Codemo Illario, id. 1; Miorelli Carlo, id. 1; Peruzzi Gabriele, id. 1; Bigard. Luigi, id. 1; Inganni Vincenzo, id. 1; Miazzi Pietro, id. 1; Moretto Giuseppe, id. 1; Baroni Pietro, id. 2; Torelli Martino, id. 1.50; Galterosa Giuseppe, id. 0.70; Giordani Francesco, id 1; Trotter Giuseppe, id. 1; Figarolli Gian Vittorio, id. 1; Fumanelli Michelangelo, id. 1; Bellini Antonio, id. 1; Avancini Alberto, 0.75; Baldelli Nicola, id. 0,75; Beccari Francesco, id. 60; Guala Paolo, id. 0.50; Radivo Silvio, id. 0.50; Favroni Giuseppe, id. 0.50; Mazzonelli Giovanna, impiegata, id. 0.50; Arsenio Adele, id. 0.50.

*Servizio del Traffico - 1a Divisione - Ufficio Centrale*

Bachelet comm. Alfredo, capo divisione Torino, 7.50; Stanzani cav. Filippo, Ispettore id. 3; Galateo Claudio; id. id. 2; Gola avv. Giuseppe, legale id. 2.10; Salussolia Luca, contabile id. 0.50; Salvioli Augusto, applicato id. 1; Codogni Arbace, id. 0.68; Furlan cav. Luigi, ispettore Alessandria, 5; Urangia Attilio, impiegato id. 2; Setti Pietro, telegr.a viagg.e, id. 2; Lanfranchi cav. Antonio, ispettore Genova, 2.25; Gallo Pilade, applicato id. 1; Verda Giuseppe, telegr. viag. id. 0.50; Sciutto G. Batt.a, portiere id. 0.50; Chilliol cav. Vittorio, ispettore, Savona, 3; Sala Giuseppe, telegr. viagg. id. 2.

*Personale delle Stazioni.*

Gallo Luigi, guarda magazzino Airasca, 1; Carozzi Ernesto, capo stazione Alassio, 0.50; Massari Ferdinando, id. Alba, 2; Cane Matteo, impiegato id. 1.50; Ugoletti Timoteo, capo stazione Albenga, 1; Battaglia G. Batt.a, id. Albissola, 1; Biancheri Sesto, impiegato, id. 0.75; Pogliani Giuseppe, capo stazione, Alessandria 5; Guala G.: Battista, sotto capo stazione, id. 2; Pasquini Ottaviano, gestore id. 1.50; Bezzi Pietro, id. id. 1; Olagneri Giuseppe, impiegato id. 0.50; Daprat Tommaso, id. id. 0.50; Rocca Vittorio, id. id. 0.50; Cani Luigi, id. id. 0.50; Toselli Carlo, id. id. 0.50; Valentini Filippo, id. 0.75; Scotti Federico, id. id. 1; Druetti Giuseppe, id. id. 1; Mar-

chisio Vincenzo, id. id. 0.50; Bo Giovanni, id. id. 1; Scrimaglio Bartolomeo, id. id. 0.50; Obici Santo, id. id. 0.50; Amerio Secondo, id. id. 0.70; Vismara Giovanni, id. id. 0.50; Andreoli Lorenzo, id. id. 0.50; Goffi Antonio, id. id. 0.75; Capirone Francesco, id. id. 0.50; Zanetti Angelo, id. id. 0.50; Bussetti Domenico, id. id. 1; Delfino Giovanni, id. id. 0.50; Baudoin Ilarione, id. id. 1; Amerio Giuseppe, id. id. 0.50; Moretti Ignazio, id. id. 0.50; Raggio Carlo, id. id. 0.50; Damiani Angelo, id. id. 0.60; Isella Luigi, id. id. 1; Arezzi Diego, id. id. 0.50; Casale Paolo, id. id. 0.50; Bonessio Pietro, id. id. 0.50; Scala Carlo, id. provv. id. 0.50; Orrigo Federico, id. id. 0.50; Roger Eugenio, id. id. 2; Costa Cesare, id. avventizio id. 0.50; Cagno Giuseppe, assistente id. 0.50; Balbi Michele, id. id. 0.50; Goffi Matteo, capo manovra id. 1; Bertelli Carlo, id. id. 1; Ghibaud Giuseppe, impiegato Alpignano, 1; Mosca Stefano, id. id. 1; Pastine Gerolamo, capo stazione Annone, 1; Grisoglio Giuseppe, assistente id. 1; Rigo Giovanni, capo stazione, Arenzano 1; Ravelli Edoardo, id. Asti, 2; Mola Lorenzo, id. sotto capo id. 1.50; Viotti Giovanni, gestore id. 1.50; Perone Giacomo, id. id. 0.50; Bruno Paolo, impiegato, id. 0.50; Bracco Giovanni, id. id. 1; Unia Casimiro, id. id. 0.50; Cassone G. Batt.a, id. id. 0.50; Marentini Alessandro, id. id. 0.50; Massera Epaminonda, id. id. 0.50; Clava Raffaele, id. id. 0.50; Artusio Giuseppe, id. id. 0.50; Delodi Gustavo, id. provv. id. 0.50; Blengio Lorenzo, capo stazione Avigliana, 2; Salaroli Benedetto, impiegato id. 1; Vitrotto Giuseppe, id. id. 1.15; Rasini Enrico, capo stazione Bardonecchia, 1; Ferrero Bartolomeo, impiegato id. 0.50; Paschero Giovanni, id. id. 0.50; Denariè Giovanni, assistente id. 0.50; Bona Giovanni, id. id. 0.50; Toninelli Carlo capo stazione Bastia, 1; Bonetti Bartolomeo, id. Beaulard, 1; Raymond Edoardo, impiegato, id. 1; Prata Alessandro, capo stazione Bergamasco, 1; Novaresio Filippo, Bistagno, 1; Arietti Francesco, impiegato id. 1; Bonzani Giacomo, capo stazione Bolzaneto, 1; Poppa Stefano, impiegato id. 0.50; Poppa Lorenzo, g. magazz. 0.50; Milani Cesare, capo stazione Borgone 1; Barosso Severino, impiegato id. 0.50; Gonzales Giuseppe, capo stazione Bra, 2; Ducrò Tommaso, gestore id. 1.50; Martini Pietro, impiegato id. 1; Giacheri Angelo, id. id. 1; Salomone Luigi, id. id. 1; Credazzi Carlo, g. magazz. id. 0.50; Gallo Giovanni, capo stazione Busalla, 1.50; Navaglia Giovanni, sotto capo id. 1; Bigliati Gabriele, id. id. 1; Ameri Michele, gestore id. 1; Rollino Oreste, impiegato id. 1; Poggi Giuseppe, id. id. 0.50; Isolabella Amedeo, id. id. 1; Bessò Domenico, g. magazz. id. 0.50; Rossetti Domenico, capo stazione Bussoleno, 2; Rocci Luigi, sotto capo id. 1; Majna Gabriele, impiegato id. 0.75; Foglia Giacomo, id. id 1; Pavese Giuseppe, id. id. 1; Medana Giuseppe, id. id. 1; Pugliano Celestino, capo stazione Cairo, 0.75; Tribuno Luigi, impiegato id. 0.50; Cella Pietro, capo stazione Cambiano, 2; Perotti Alfredo, impiegato id. 2; Boschis Luigi, capo stazione Candiolo, 1; Penna Camillo, impiegato id. 1; Martelli Giuseppe, capo stazione Canelli, 1.50; Bernabè Carlo, id. Cantalupo, 1; Proserpio Carlo, impiegato id. 0.75; Roffredo Bartolomeo, capo stazione Carmagnola, 1.50; Varetto Secondo, impiegato id. 1; Tellarini Andrea, id. id. 1; Barberis Alessio, capo stazione, Cassine, 1; Mino Giacomo, g. magazz. id. 0.50; Foco Giovanni, capo stazione Castagnole, 2; Peretti Agostino, impiegato idem 1.50; Grimaldo Giovanni, id. id. 1; Bertolini Emilio, id. id. 0.50; Balocco Guido, capo stazione Castelnuovo Belbo, 1; Costa Giovanni, id. Cavallermaggiore, 1.50; Almasio Lorenzo, sotto capo, id. 1; Balduzzi Angelo, impiegato id. 1; Omboni Carlo, id. id. 0.50; Castelli Alessandro, id. id. 1; Ferrero Francesco, id. id. 1; Bertolino Anacleto, id. provv. id. 1; Rosso Enrico, capo stazione Celle, 2; Gione Defendente, id. Cengio, 1; Fillia G. Batt.a, impiegato id. 1; Sola Candido, assistente id. 0.50; Bocca Vincenzo, g. eccen. id. 0.50; Ferrero Antonio, id. id. 0.50; Molino Giuseppe, manovale id. 0.50; Crocco G. Batt.a, id. id. 0.50; Oliva Augusto, capo stazione Centallo, 3; Montatarolo Pietro, id. Cervo, 1; Manara G. Batt.a, id. Ceva, 1.50; Quartero Angelo, sotto capo id. 1; Riboldazzi Giovanni, gestore id. 1; Bianco Michele, id. id. 1; Viglione Giuseppe, impiegato id. 0.50; Casella Giuseppe, id. id. 0.60; Vecchietti Spiridione, capo stazione Cherasco, id. 0.80; Asselle Matteo, impiegato id. 0.60; Meda Enrico, capo stazione Chieri, 2; Besso Enrico, gestore id. 1; Appendino Bartolomeo, impiegato, id. 1; Merlani Giulio, id. id. 1; Falletti Giuseppe, capo stazione Chiomonte, 1; Malinverni Evasio, impiegato id. 1; Brizzi Italo, capo stazione Cogoleto, 2; Despierre Giacinto, impiegato id. 1; Rosmi Ulisse, capo stazione Collegno, 2; Bogliani Alberto, impiegato id. 1.50; Olivero Augusto, id. id. 1; Demilano Vincenzo, capo stazione Condove, 1.50; Giuglardi Giuseppe, impiegato id. 0.50; Scotta Sebastiano, capo stazione, Costigliole d'Asti, 1; Grange Francesco, id. Costigliole (Motta), 1; Verdi Gabriele, id. Cuneo, 1.50; Guaraldo Francesco, gestore id. 1; Luciano Giovanni, id. id. 1; Taricco Giovanni, impiegato id. 1; Dente Giuseppe, id. id. 1; Marini Andrea, id. id. 1.50; Capirone Domenico, id. id. 1; Mangili Isaia, capo stazione Dego, 1; Vigada Giuseppe, impiegato id. 1; Curotti Leonida, capo stazione Diano Marina, 0.50; Passa Pietro, impiegato id. 0.50; Gatti Carlo, assistente id. 0.50; Abeni Giuseppe, g. eccen. id. 0.50; Tagliatini Amilcare, id. id. 0.50; Zunino Domenico, manovale id. 0.50; Moriena Michele, id. id. 0.50; Iotti Saverio, capo stazione Farigliano, 2.50; Borsa Enrico, impiegato id. 1; Mini Agostino, capo stazione Felizzano, id. 1; Canevazzi Luigi impiegato id. 0.50; Ceppi Costantino, g. magaz. id. 0.50; Giuliano Lorenzo, id. provv. id. 0.50; Dazzi Luigi, capo stazione Finalmarina, 1; Vacca Giuseppe, id. Fossano, 1; Daniele Federico, impiegato id. 0.80; Cortese Vittorio, id. id. 0.70; Cattaneo Pietro, g. magaz. id. 0.70; Mellino Leopoldo, capo stazione Frugarolo, 2; Benzi Carlo, assistente id. 1; Roggero Ambrogio, id. id. 0.50; Boaro Battista, g. eccen. id. 0.50; Torti Domenico, g. eccen. Frugarolo, 0.50; Sacco Domenico, manovale id. 0.50; Agosti Giuseppe, capo stazione Gamalero, 1; Rizzini Gaetano, id. Genova P. B. 1; Filippini Luigi, sotto capo id. 1; Clari G. Batt.a, id. id. 1; Vandetti Giovanni, gestore 1; Lanzini Giuseppe, id. id. 1; Casale Emanuele, impiegato id. 1; Mangosi Carlo, id. id. 1; Formenti Amos, id. id. 1; Cavalli Luigi, id. id. 1; Giberti Vilfredo, id. id. 1; Spettoli Riccardo, id. id. 1; Ravano Carlo, id. id. 0.50; Richini Cesare, id. id. 0.50; Ariccio Giuseppe, capo stazione Incisa Belbo, 2.50; Da Molo Giuseppe, id. Isola del Cantone 1; Aburati Giuseppe, impiegato id. 1; Anfossi Emanuele, assistente id. 0.50; Lava Luigi, capo stazione Lagnasco, 3; Ferrario Giacomo, id. Maddalena, 1; Biglino Luigi, assistente Madonna del Pilone, 0.50; Gramatico Giovanni, capo stazione Meana, 1; Bosellini Lodovico, impiegato id. 1; Tamietti Teresio, id. idem 0.50; Rola cav. Giovanni, capo stazione Modane, 1; Chiera Vittorio, sotto capo id. 0.90; Varsi Sebastiano, id. id. 0.75; Credazzi Alfredo, gestore id. 0.95; Dossena Giovanni, id. id. 0.95; Monti Remo, id. 0.50; Musso Amleto, id id. 0.50; Minghetti Venceslao, id. id. 0.50; Gambarati Augusto, id. id. 0.50; Solinas Antonio, id. id. 0.50; Porcellana Michele, id. id. 0.50; Ferrari Agostino, id. id. 0.50; Gola Enrico, id. avven. id. 0.50; Gola Andrea, id. id. 0.50; Crema Achille, id. id. 0.75; Ferrero Ernesto, id. id. 0.50; Mercandino Cesare, g. magaz. 0.50; Verri Giuseppe, capo stazione Mombaldone, 1; Mantovani Tullo, id. Moncalieri, 2; Minchio Antonio, impiegato id. 1; Fassino Luigi, id. id. 1; Ferrero Antonio, id. id. 1; Bertinotti Eugenio, id. id. 1; Mantovani Francesca, id. provv.a, id. 1; Pirzio Annibale, capo stazione Mondovì, 1.50; Pirattoni Giovanni impiegato id. 0.50; Bertero Carlo, id. id. 0.50; Zanardi G. Batt.a, capo stazione Monchiero Dogliani, 1; Pistone Felice, id. Montechiaro, 2.50; Garibaldi Paolo, id. Monticelli, 0.50; Santon Govanni, manovale id. 0.50; Gandolfi Paolo, capo stazione Narzole, 1; Rolfo Carlo, impiegato id. 0.90; Torello Carlo, manovale id. 0.60; Morino Carlo, capo stazione Neive, 2.50; Mignano Giuseppe, assistente id. 0.50; Scalenghe Domenico, g.a eccentr. id. 0.50; Torre Paolo, id. id. 0.50; Mossino Andrea, manovale id. 0.50; Verino Silvestro, id. id. 0.50; Sartorio G. Batt.a, capo stazione None, 1; Papino Fortunato, id. Noli 0.50; Lambrughi Francesco, id. Novi, 1.50; Macario Masaniello, id. sotto capo id. 0.75; Giansana Antonio, impiegato id. 0.50; Rocca Giovanni, id. id. 0.50; Baldo Giovanni, id. id. 0.50; Dossola Luigi, id. id. 1; Benoldi Luigi, capo stazione Oneglia 1.50; Magnano Pietro, impiegato id. 0.50; Tornaghi Paolo, id. id. 0.50; Camia Federico, id. id. 0.50; Ghersi Vincenzo, idem id. 0.50; Merighi Luigi, id. id. 0.50; Rosselli Innocenzo, capo stazione Oulx, 0.50; De Negri Giacomo, id. sotto capo id. 0.50; Fortunati Giuseppe, gestore id. 0.50; Concina Enrico, capo stazione Oviglio, 1; Alessandria Enrico, id. Pegli, 1; Mantelli Paolo, impiegato id. 0.50; Sada Antonio, id. Piano Orizzontale (galleria dei Giovi) 0.90; Garrone Giuseppe, id. id. 0.60; Gastaldi Giacomo, capo stazione Pietra Ligure, 0.80; Rattazzi Terenzio, impiegato id. 0.50; Tagliaferro Pietro, capo stazione Pigna d'Andora, 0.75; Celotti Serafino, assistente id. 0.50; Gaggino Lorenzo, g. eccen. id. 0.50; Tallone Michele, id. id. 0.50; Uboldi Francesco, manovale id. 0.50; Canta Bartolomeo, idem id. 0.50; Brayda Agostino, capo stazione Pinerolo, 1; Roberi Vincenzo, gestore id. 1; Iacoli Ubaldo, id. id. 0.50; Dematteis Antonio, impiegato id. 0.50; Cordier Giuseppe, id. prov. id. 1; Imperiale Agostino, g. magazz. id. 0.50; Alessio Giacomo id. id. 0.50; Negri Carlo, capo stazione Piscina, 1; Vaccari Alberto, id. Ponti 2; Garagnani Giulio, id. Porto Maurizio 1.75; Spalla Paolo, impiegato id. 0.50; Zampolli Giulio, id. id. 0.75; Oldrini Ernesto, capo stazione Racconigi, 1.

(*Continua*)

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 4ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3423 | 70 | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 638,876.60 | 553,843.70 | 85,032.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 186,943.40 | 180,695.60 | 6,247.80 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 760,207.70 | 767,668.30 | » | 7,460.60 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,586,027.70 | 1,502,207.60 | 83,820.10 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 11,393.90 | 10,960.20 | 433.70 | » |
| Totale della settimana. . . | 1,597,421.60 | 1,513,167.80 | 84,253.80 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *al* 28 *gennaio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 2,465,313.10 | 2,272,295.20 | 193,017.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 750,025.65 | 779,888.65 | » | 29,863.00 |
| Merci a piccola velocità . . | 2,901,054.31 | 2,880,904.53 | 20,149.78 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 6,116,393.06 | 5,933,088.38 | 183,304.68 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 45,410.05 | 45,399.03 | 11.02 | » |
| Totali . . . . . . . . | 6,161,803.11 | 5,978,487.41 | 183,315.70 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 4ª settimana . . | 454.06 | 438.86 | + 15.20 | + 3.46 |
| Prodotti totali . . . | 1,751.04 | 1,733.30 | + 17.74 | + 1.02 |

## Strade Ferrate Meridionali

52ª Settimana. — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1877

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1877 | 1,446.— | 429,612.35 | 297.10 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,446.— | 660,574.44 | 456.83 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . . | » | — 230,962.09 | — 159.73 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877 | 1,446.— | 22,108,528.19 | 15289.44 |
| Introiti corrisp. nel 1876 | 1,446.— | 22,165,593.47 | 15328.90 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . | » | — 57,065.28 | — 39.46 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1877. | 1,141.— | 164,497.16 | 144.17 |
| Settimana corrisp. nel 1876. | 1,084.— | 122,054.34 | 112.60 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1877 . . . . | + 57.— | + 42,442.82 | + 31.57 |
| Introiti dal 1° gennaio 1877. | 1,105.55 | 7,302,591.94 | 6,605.39 |
| Introiti corrisp. nel 1876 . | 1,005.55 | 6,181,067.69 | 6,146.95 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . . . | +100.— | +1,121,524.25 | + 458.44 |

## Strade Ferrate Romane

46ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 509,662.27 | 16,144.99 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 661,697.37 | 21,025.04 (a) |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno. . . | — | 152,035.10 | 4,880.05 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 9.bre 1877 . | 1,646 | 24,074,399.37 | 16,579.16 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 23,621,098.37 | 16,261.05 |
| Aumento . . . . . . . | — | 453,301.00 | 318.11 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO | | LINEA TREVISO-VICENZA | |
|---|---|---|---|---|
| | Quantità | Importo | Quantità | Importo |
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.13 |

ANNO XI. Mercoledì 13 Febbraio 1878 N.° 7.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Guida degli Azionisti* — *Prodotti settimanali delle strade ferrate* — *Annunzi.*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE (*)

*(Continuazione — V. N. 6)*

A completare la esposizione degli elementi di calcolo che costituiscono la parte finanziaria del nuovo contratto, la Relazione ministeriale viene ora ad esporre le garanzie richieste alle Società esercenti, la formazione del rispettivo capitale in Azioni ed Obbligazioni, e la loro partecipazione agli utili:

È stato oggetto di viva discussione se le Società dovessero acquistare la proprietà mobile, pagandone il prezzo al Governo. Per molte considerazioni, tra cui prima quella di ovviare ad ogni possibile imbarazzo futuro, quando mai, per circostanze anormali, il Governo dovesse far cessare il contratto e richiamare a sè il servizio delle ferrovie, fu trovato più opportuno che anche la proprietà del materiale mobile rimanesse sempre allo Stato. È certo che il pagamento del prezzo del materiale e degli approvvigionamenti avrebbe costituito una seria e proporzionata garanzia; si convenne quindi che, pur cambiato il titolo, la misura si mantenesse eguale: non è più il prezzo che si richiede, ma un deposito di cauzione nei limiti approssimativi del prezzo. Noi domandiamo alle Società che diano ciascheduna, a garanzia dei propri obblighi, una somma equivalente all'intero valore del materiale mobile, e in nessun caso minore di cento milioni.

A molti è parso che, se le esigenze per la garanzia fossero state meno rilevanti, si sarebbe ottenuto di avere diversi concorrenti per l'assunzione dell'esercizio e condizioni migliori. Il Governo non ha creduto che si potesse diminuire la cauzione senza pericolo, poichè il valore delle ferrovie date in esercizio somma più che il migliaio di milioni. Una impresa a capitale ristretto presenta inoltre due gravi inconvenienti: la possibilità che l'impresa cada nel dominio di pochi, i quali vogliano dirigerla con fini di particolare interesse; la possibilità che l'impresa passi rapidamente da una ad altra mano, esponendo così a pericolose fluttuazioni tutto l'indirizzo della sua amministrazione.

Il grosso ammontare del capitale ha questa conseguenza, che per molta parte esso rimane veramente distribuito alle mani del pubblico; e come, diffatti, per raccogliere questo grosso capitale si è fatto appello a tutte le forze bancarie delle diverse provincie italiane, così è da credere che anche nel tratto successivo non potrà mai, per la stessa diffusione dell'interessenza, incardinarsi nell'impresa un'influenza esclusiva. Ed avverrà per la stessa ragione che rimanga sempre una parte, che non muta, di capitalisti interessati, i quali davvero si occupino di reggere a buon fine l'azienda, e non sieno intesi soltanto a cogliere i guadagni effimeri della speculazione sui titoli.

Io mi onoro del resto, o signori, di non prendere parte alla guerra con cui, facendosi eco a passioni tutt'altro che conservative, si vogliono abbattere le grandi associazioni dell'industria e del credito. Di tutto, pur troppo, si abusa nel mondo, così anche delle Società anonime: non è però men vero che a questa nuova e possente forma di aggregazione del capitale sono dovuti i miracoli della moderna civiltà.

Già nella esposizione finanziaria del 27 marzo dell'anno corrente, io vi aveva parlato di questa somma di 200 milioni, che intendeva ritrarre dal contratto di esercizio delle ferrovie; e mi conforta potere oggi col fatto confermare le previsioni d'allora. Questa somma di 200 milioni, la quale è la garanzia che noi domandiamo alle Società, diventa per la finanza dello Stato una risorsa; noi ce ne varremo, secondo i bisogni e in conformità delle deliberazioni del Parlamento.

La somma di cento milioni, per ciascheduna delle due Società, corrisponde a un dipresso all'ammontare del materiale mobile e degli approvvigionamenti; ossia costituisce per le Società stesse il loro capitale di esercizio. E come è giusto che ogni industria ripaghi un interesse al capitale che è in essa impiegato, così quei cento milioni de-

(*) Crediamo qui opportuno di avvertire che, qualunque possa essere la sorte di queste Convenzioni, non può riuscire inutile il conoscere gl'intendimenti ed i criterii che guidarono il Governo a stipularle, e le principali condizioni in esse contenute: fosse pure come semplice studio retrospettivo, o come base di future transazioni. LA REDAZIONE

vono dare alla Società un frutto a debito del Governo, poichè è desso che incassa, sotto forma di canone, tutto il netto profitto dell'industria.

La somma di cento milioni deve essere esborsata al Governo in quattro rate successive. Può darsi in pagamento anche Consolidato al corso della giornata; però con certe norme può essere, quando piaccia al Governo, ordinata la conversione del Consolidato in denaro. L'insieme di queste disposizioni ha il duplice scopo: di far sì che i pagamenti delle somme dovute al Governo riescano il meno possibile pesanti al mercato, e di permettere al Governo di valersi della cauzione trasformata in denaro effettivo, solo a misura dei suoi bisogni e delle sue convenienze. L'interesse che il Governo paga è del 6 per cento al lordo dell'imposta, ossia un frutto che corrisponde a quello della rendita valutata al corso di 83.33. Considerata in sè, l'operazione di finanza non può dirsi certamente gravosa; e noi dobbiamo augurarci che sempre ci arrivi di avere denaro a un saggio che sopravvanzi di cinque punti il corso del Consolidato del giorno in cui si contrae.

Non hanno bisogno di commento le stipulazioni riguardanti la cauzione provvisoria; la quale deve darsi sempre in rendita dello Stato, e dopo tre mesi, dacchè avrà luogo l'approvazione della legge, deve ascendere a tre milioni di rendita. È all'incirca la metà di tutto il capitale. E non poteva essere meno, poichè l'epoca sopra indicata coincide coll'epoca nella quale la Società entrerà in possesso di tutte le linee e di tutto il materiale. —

Le due Società, per far fronte all'obbligo di versare le anzidette somme, possono costituirsi con un capitale in Azioni non inferiore a 80 milioni, e realizzare inoltre una somma non superiore alla metà del loro capitale in Azioni, mediante emissione di Obbligazioni.

La proporzione tra capitale in Azioni e capitale in Obbligazioni non potrebbe essere diversa, dappoichè si accorda, per le Obbligazioni, la diretta garanzia dello Stato; onde è che il capitale delle Azioni deve fornire al Governo, oltrecchè per li altri obblighi, anche una sufficiente garanzia per le Obbligazioni. Il Governo ha tanto più volentieri aderito alla garanzia diretta, per la quale in ogni caso trattiene quanto occorre sull'interesse del deposito cauzionale, in quanto che crede utile di fare rappresentare da titoli congeneri, assicurati sopra l'esercizio delle ferrovie, il capitale per le nuove costruzioni. Ecco anche perchè il Governo ha un interesse che si vendano bene le stesse Obbligazioni della Società; e però non permette che, senza suo consenso, si faccia l'emissione delle Obbligazioni medesime a saggio inferiore a quello della rendita.

Le disposizioni relative alla cauzione provvisoria e al pagamento rateato del deposito definitivo, sono necessariamente diverse per le due Società.

L'una, infatti, si deve creare dai capitalisti che hanno assunto la rete del Mediterraneo, e quindi il Governo ha voluto lo sborso di un milione di rendita a titolo di cauzione primordiale, ed ha imposto lo sborso di altro milione appena approvata la Convenzione per legge, e lo sborso di un terzo milione entro tre mesi successivi. In questo modo, lo Stato è pienamente assicurato per l'esecuzione del contratto e per la consegna del materiale, a cui si dovrà provvedere.

La Società per le Meridionali, invece, già esiste, e le Convenzioni di esercizio non potrebbero essere senza il riscatto delle strade ferrate che le appartengono.

Il prezzo di riscatto a lire 24 per ciascheduna delle Azioni esistenti ascende a lire 4,777,680. Se il riscatto si fosse operato puramente e semplicemente a termini della legge 15 febbraio 1876, le lire 25 di rendita ivi fissate avrebbero dovuto pagarsi ai singoli portatori di Azioni; invece, colla sua trasformazione in Società di esercizio e coll'assunzione della rete dell'Adriatico, la Società per le strade ferrate Meridionali lasciar deve in potere del Governo le intiere lire 4,777,680, e questa somma ha nella sua integrità vincolato sin d'ora a titolo di cauzione, esuberante certo alle norme ...tantemente adottate per una cauzione primordiale e su...re a quella imposta agli assuntori dell'altra rete.

...uno poi troverà ragionevole che, potendosi conser...e l'organismo bello e formato di una Società italiana, che ha di sè già dato buona prova, che è consolidata nelle sue tradizioni amministrative, e che viene riscattata senza sacrificio dello Stato, anzi con rilevante suo vantaggio, si preferisse di trasformare la Società delle Meridionali in una delle due Società d'esercizio, anzichè richiedere la creazione di due Società affatto nuove, allargando, senza evidente necessità, le proporzioni dell'operazione finanziaria. Oltrecchè la concessione della rete Adriatica alla Società delle Meridionali semplifica grandemente le operazioni della consegna delle linee per quella parte di esse che dalla Società delle Meridionali è già posseduta.

Pochi cenni varranno a darci ragione di una ulteriore partecipazione, che è riservata al Governo sui benefizii delle Società. Comunque si creda fissato con giustizia il canone, e conforme pure a giustizia la partecipazione del prodotto lordo concessa al Governo, non è difficile immaginare che, da un lato le Società possano fare considerevoli economie sulle spese, e che dall'altro l'incremento del prodotto lordo possa essere più rapido e meno costoso di quanto oggi è preveduto. Noi non possiamo negare che i termini del problema, che ci fu dato a risolvere, comportano, per la loro natura medesima, una qualche larghezza e indeterminatezza di previsioni. E, perchè una tutela ultima non mancasse agli interessi dello Stato, si è voluto che, là dove per buona ventura i benefizii della Società varcassero un certo limite, il Governo fosse nuovamente chiamato a parteciparvi. Vi ha di più: il fondo su cui lavorano le Società è la stessa potenza economica, lo stesso sviluppo industriale del paese; ora questa potenza economica, questo sviluppo industriale, che si manifesta anche nei maggiori prodotti ferroviarii, non è solo il diretto risultato del capitale impiegato negli argini stradali, nei binarii e nelle locomotive, ma sibbene è il risultato di tutto l'insieme delle provvidenze tutelari e legislative, che promuovono e fecondano il lavoro. Or, come di queste provvidenze tutelari il merito primo si deve allo Stato, così è giusto che esso ne ritrovi il compenso anche sotto la forma concreta di una partecipazione negli utili dell'azienda ferroviaria.

Il limite di benefizio, oltre il quale soltanto comincia la partecipazione del Governo negli utili, è stato fissato al 7.50 per cento al lordo della imposta di ricchezza mobile. Questo limite supera di poco l'uno per cento del frutto che si ritrae oggi dalla rendita. Nè è stato possibile in alcun modo ottenere una riduzione: un capitale che si trova nell'industria, per quanto pochi, pure dei rischi ne ha sempre; d'altra parte, l'impiego nell'industria impone attenzioni, sollecitudini, che non esistono nell'impiego del Consolidato, il quale non ha rischi di sorta e non impone cura nessuna. Queste ragioni ci furono opposte sempre allorchè domandammo una riduzione del limite a cui deve cominciare l'interessenza dello Stato; noi non potevamo disconoscerne la gravità, e però abbiamo dovuto arrenderci.

Una parte degli utili le Società possono trasmetterli al fondo di riserva. Le disposizioni concernenti i fondi di riserva si collegano quindi colla distribuzione degli utili e con l'interessenza dello Stato. Quelle da noi adottate sono corollario di questi due principii: i fondi di riserva sono una riprova della prudenza e della previdenza delle Società, ne fortificano il credito, ne assicurano l'avvenire; non si può, non si deve impedirne la formazione; ma nel tempo stesso i fondi di riserva non debbono in niun caso servire ad eludere il diritto dell'interessenza negli utili, che è riservato allo Stato. Devesi impedire altresì che i fondi di riserva si volgano a ripianare gli utili di un anno con quelli di un altro, e così mantenere invariato il limite del 7,50 per cento. Il Governo piglierà il 20 per cento sui fondi di riserva, che si prelevassero per distribuire ai soci al di sopra del 5 per cento sul loro capitale.

Sotto questa forma, l'interessenza allo Stato si concilia con la prudenza e con la previdenza della Società.

Dopo ciò, la Relazione passa a trattare delle linee di diramazione, di prolungamento e di concorrenza, che pur meritavano di esser prese in considerazione nel nuovo contratto, oltre alle linee principali:

Le disposizioni del Capitolato, delle quali ci siamo fino

ad ora occupati, si riferiscono soltanto alle linee comprese nell'allegato *A*. La maggior parte di queste linee appartiene allo Stato; di alcune altre lo Stato è comproprietario Altre finalmente appartengono a privati, e queste ultime si dividono in due categorie. Le une hanno il diritto ad essere esercitate alle condizioni determinate dai rispettivi Capitolati di concessione; per le altre, invece, l'esercizio è fatto in base a Convenzioni speciali, di più o meno lunga durata.

Quest'ultimo gruppo di linee sarà, per intanto, esercitato dalle nuove Società, come le altre dello Stato, e spetterà al Governo di soddisfare agli obblighi vigenti verso i rispettivi concessionarii. Qualora poi le Convenzioni, che ne reggono l'esercizio, venissero a cessare, l'art. 59 dispone che i concessionarii possano riprendere per sè l'esercizio; ed in tal caso, le nuove Società avranno diritto ad una diminuzione del canone, proporzionata alle somme che prima il Governo pagava ai concessionarii e delle quali verrebbe discaricato.

Quando, invece, i concessionarii di dette linee volessero rinnovare i loro contratti d'esercizio colle nuove Società, sarà in tal caso applicabile l'art. 3 del Capitolato di concessione, che obbliga il concessionario dell'appalto, sulla richiesta del Governo, ad esercitare, alle condizioni del medesimo Capitolato, tutte le altre linee, siano o non siano di proprietà dello Stato, che vengano costruite durante l'appalto e trovinsi collegate colla rete contemplata dal presente Capitolato.

L'obbligo dell'esercizio si estende, tanto alle linee di semplice diramazione e prolungamento, quanto a quelle trasversali o di concorrenza.

Diverse però sono le condizioni dell'esercizio, secondo che si tratti delle une o delle altre.

Le linee di diramazione o prolungamento si suddividono in tre distinte categorie, cioè:

*a*) *Linee con* pendenze non eccedenti il 10 per mille *e con curve* di raggio non inferiore a 400 metri, che sono *cedute senza* partecipazione alcuna del primo concessionario *agli* introiti dell'esercizio;

*b*) Linee che sono costruite negli stessi limiti di pendenza e di curve di quelle comprese nel paragrafo precedente (*a*), e sono cedute con partecipazione del primo concessionario agli introiti dell'esercizio;

*c*) Linee costruite con pendenza eccedente il 10 per mille e con curve di raggio non minore di 300 metri.

Tutte le anzidette linee *a*, *b*, *c*, saranno accettate per l'esercizio, ogni qualvolta soddisfacciano alle prescrizioni dell'art. 60 del Capitolato, cioè « sieno solidamente costruite, a scartamento normale, e completate in ogni loro parte ». La Società si varrà pel loro esercizio del materiale mobile e del mobilio industriale consegnatole dal Governo, ma questo preleverà un compenso del 10 per 0[0 sul prodotto lordo delle linee stesse.

Quando una linea di diramazione o prolungamento, costruita nei limiti di pendenze e di curve sovra mentovati, venga ceduta incondizionatamente ad una delle nuove Società, questa sarà tenuta ad esercitarla a tutto suo rischio, pericolo e profitto, vale a dire ritenendo per sè gli introiti dell'esercizio, diminuiti del 10 per 0[0 dovuto allo Stato per la somministrazione del materiale mobile.

L'obbligo della Società consisterà nel tenere la linea in buono stato e farvi un esercizio pienamente regolare, con almeno due treni giornalieri d'andata ed altrettanti di ritorno, salvo a portarne il numero a tre, quando il prodotto lordo della nuova linea raggiunga lire 7,000 per chilometro, secondochè è previsto dall'art. 27 del Capitolato.

L'esercizio di queste linee costituisce uno degli oneri imposti alle nuove Società, ed il limite sovra fissato per le pendenze e per le curve è abbastanza largo da permettere la costruzione di un numero grande delle anzidette linee di poco traffico, ma destinate a soddisfare ad importanti bisogni locali.

La costruzione delle linee di questa natura fu per il passato molto limitata, non tanto per mancanza dei capitali necessarii alla loro esecuzione, quanto per l'incertezza di trovare chi volesse incaricarsi di esercitarle a condizioni tollerabili, e tali da non richiedere ai concessionarii nuovi sacrifizii per l'esercizio, da aggiungere ai sacrifizii fatti per la costruzione.

Colla costituzione delle nuove Società d'esercizio, questa difficoltà sarà rimossa; e qualora il Governo trovi che le nuove linee proposte meritino per parte sua un sussidio, sarà facile moltiplicarne il numero ed estenderle in ogni angolo della penisola, a stimolo di lavoro e ad aumento di ricchezza.

Quando la nuova linea di diramazione o prolungamento, costruita sempre nei limiti di pendenze e di curve sovra fissati, cioè con pendenze non eccedenti di 10 per mille e con curve di raggio non minore di 400 metri, presenti tali elementi di prosperità da far sperare un utile al concessionario, fatta detrazione delle spese d'esercizio, in tal caso esso potrà valersi dell'art. 61, il quale gli permette, mediante l'assicurazione data all'esercente di un prodotto minimo di lire 6,000 al chilometro, di partecipare al 50 per cento del prodotto lordo eccedente, detratto sempre l'assegno del 10 per cento dovuto allo Stato per l'uso del materiale mobile.

Il compenso stabilito da questo articolo è appena bastevole a rimborsare le spese vive d'esercizio, quando il servizio si limita a due coppie di treni giornalieri; e diventa insufficiente quando, raggiunte le 7000 lire d'introito, la Società esercente è obbligata ad attivare un terzo treno.

Quando poi da due coppie di treni si passa a tre, l'esercizio di tutte indistintamente le linee anzidette sarebbe passivo per la Società che avesse l'obbligo di esercitarle alle condizioni dell'art. 61 del Capitolato.

Anche meno favorevole per le Società esercenti è la disposizione, in forza della quale sono tenute ad esercitare le linee a forti pendenze.

Stabilisce infatti l'art. 62 del Capitolato che:

« Se si tratti di linee con pendenze eccedenti il 10 per mille ed aventi delle curve con raggio non minore di 300 metri, il concessionario, finchè il prodotto lordo della linea, diviso per l'effettiva lunghezza della medesima, non ecceda il limite di lire 6000, sarà tenuto ad esercitarle, mediante il corrispettivo di lire 6000 per chilometro, ritenendo che la lunghezza della linea a cui si applicherà detto compenso sia la lunghezza effettiva della linea stessa, aumentata:

« *A*) Del 18 per cento della lunghezza dei tratti con pendenze oltre il 10, e non oltre il 15 per mille;

« *B*) Del 32 per cento della lunghezza dei tratti con pendenze oltre il 15, e non oltre il 20 per mille;

« *C*) Del 46 per cento della lunghezza dei tratti con pendenze oltre il 20 e non oltre il 25 per mille;

« *D*) Del 60 per cento della lunghezza dei tratti con pendenze oltre il 25 e non oltre il 30 per mille ».

Per ben comprendere le disposizioni di questa parte importante dell'art. 62, è necessario premettere, che l'esercizio delle strade ferrate diventa tanto più costoso, quanto più cresce la loro pendenza, e che esiste una certa proporzionalità fra la pendenza e la spesa d'esercizio. La maggiore spesa d'esercizio dovuta alla pendenza si può tradurre in molti modi diversi; ma fra tutti i sistemi si è ritenuto più semplice, più chiaro ed anche il migliore per la liquidazione dei conti, quello che consiste nel calcolare, per un dato traffico, la spesa d'esercizio d'una linea con pendenze non eccedenti il 10 per mille, e dedurre di quanto dovrebbe esser più lunga la linea a miti pendenze, perchè la spesa totale d'esercizio fosse eguale a quella della linea a forti pendenze.

Ottenuti questi ragguagli, il compenso per l'esercizio della linea a forti pendenze non sarebbe che lo stesso compenso per le linee a miti pendenze, aumentandone però la lunghezza di quel numero di chilometri, la cui spesa d'esercizio rappresenta la maggiore spesa dovuta alle forti pendenze......

I compensi sovrafissati per l'esercizio delle linee a forti pendenze, saranno dovuti anche quando il loro prodotto lordo stia al disotto di lire 6000 per chilometro di lunghezza effettiva.

Ma prosegue l'art. 62 del Capitolato:

« Qualora il prodotto lordo suddetto ecceda le lire 6000 per chilometro di lunghezza effettiva, il concessionario, dopo prelevato il 10 0[0 di cui sopra a favore dello Stato, ed il

correspettivo fisso a suo favore di lire 6000 per chilometro, da applicarsi alla lunghezza effettiva delle linee e aumentata della lunghezza virtuale suddetta, avrà diritto, sull'eccedenza del prodotto lordo, alla seguente compartecipazione:

« Del 0.50 pei tratti con pendenza non oltre il 10 p. 0[0;
» del 0.59 pei tratti di cui alla lettera *a*) (dell'art. 62);
« del 0.66 pei tratti di cui alla lettera *b*);
» del 0.70 pei tratti di cui alla lettera *c*);
« del 0.80 pei tratti di cui alla lettera *d*) ».

La partecipazione dell'esercente ai maggiori introiti dell'esercizio non avrà luogo se non sovra quanto rimarrà, dopo fatta la prelevazione del 10 per cento a favore dello Stato e di lire 6000 per chilometro, correspettivo fisso che spetta all'esercente medesimo, e che deve applicarsi alla lunghezza effettiva, aumentata della lunghezza virtuale. Con ciò si viene ad imporre all'esercente un nuovo onere, in quanto che esso sarà tenuto a fare, senza compenso, le spese d'esercizio necessarie a produrre, non soltanto il prodotto lordo equivalente al 10 per cento dovuto allo Stato pel materiale mobile, ma altresì quello corrispondente alle 6000 lire necessarie per coprire la spesa di ciascun chilometro di lunghezza virtuale.

Ma potrebbe accadere che il concessionario della linea di diramazione o di prolungamento non volesse cederne l'esercizio alle condizioni degli art. 61 e 62 del Capitolato e preferisse che la Società gliela esercitasse, mediante rimborso delle spese. A questo caso provvede l'art. 63 del Capitolato, stabilendo che, oltre al rimborso della spesa, sia accordata all'esercente una partecipazione al prodotto lordo nelle proporzioni seguenti:

3 per cento sino alle lire 15,000 per chilometro,
2 per cento sull'eccedenza oltre lire 15,000.

In caso di contestazione fra il concessionario della linea e l'esercente, i compensi saranno determinati dal Governo.

Colle disposizioni degli art. 60, 61, 62 e 63 del Capitolato, che si sono sin qui esaminati, vengono disciplinati tutti i casi che si possono presentare di linee di diramazione o di prolungamento, che si connettono alle reti appaltate; i diversi sistemi rispondono alla varietà delle circostanze, e non è dubbio che sarà facile, con l'uno o con l'altro di essi, conciliare l'interesse del concessionario e quello dell'esercente, tanto più che le condizioni del Capitolato, in tutte le ipotesi, sono state calcolate per favorire lo sviluppo delle nuove linee. —

Esaurito il tema delle linee di diramazione o di prolungamento, occorre ora accennare brevemente alle linee trasversali o di concorrenza. La differenza essenziale fra queste e quelle consiste in ciò, che, mentre le une alimentano il traffico delle linee dell'allegato *A*, che formano oggetto dell'appalto, accrescendone gli introiti, le altre invece hanno per effetto di deviarlo dalle primitive sue direzioni, creando nuove vie, non soltanto per soddisfare ad interessi locali, ma il più delle volte per sottrarre il movimento di transito alle altre vie preesistenti. Le modalità per la concessione delle anzidette linee di concorrenza e le condizioni del loro esercizio meritavano di essere prese in attenta considerazione in un contratto come l'attuale, nel quale si pattuisce a favore dello Stato un canone fisso, basato sovra il prodotto lordo presunto delle linee appaltate dell'allegato *A*, e si addossano all'esercente altri oneri, il cui correspettivo deve trovarsi nella sua partecipazione agli introiti lordi eccedenti il minimo, che ha servito di base alla determinazione del canone.

Bisognava escogitare una soluzione del gravissimo quesito nel senso di non impedire la costruzione delle linee di concorrenza, anzi di favorirla nell'interesse generale del traffico e particolare delle località; e nello stesso tempo di disciplinarne la concessione con tali cautele da guarantire possibilmente le Società appaltatrici contro il pericolo di vedere le linee concorrenti sorgere al solo scopo di vivere a pregiudizio di quel traffico che appartiene allo Stato e su cui si fonda il contratto.

Questi concetti hanno servito di norma alle disposizioni relative alle linee concorrenti, contenute negli art. 5 e 64 del Capitolato.

Anzitutto è stabilito che, trattandosi di linee di concorrenza, delle quali il concessionario intenda di assumere egli stesso l'esercizio, le Società appaltatrici dell'esercizio delle linee dello Stato, avranno sempre il diritto di preferenza ad esercitarle alle condizioni proposte da altri offerenti.

Quando invece il concessionario della nuova linea concorrente ne ceda l'esercizio alle condizioni e correspettivi pattuiti dagli art. 61 e 62 per le linee di diramazione o prolungamento, la Società esercente, alla cui rete si collega la nuova linea, avrà obbligo di assumerlo ai patti anzidetti, cioè:

*a*) Prelevamento del 10 0[0 degli introiti lordi a favore dello Stato per l'uso del materiale mobile di sua pertinenza;

*b*) Quando le nuove linee abbiano pendenze non eccedenti il 10 0[00 e curve di raggio non inferiore a 400 m., l'esercizio dovrà farsi a rischio, pericolo e profitto della Società esercente. Nel caso invece di partecipazione del concessionario della linea agli introiti lordi, è stabilito un abbuono all'esercente di lire 6000 per chilometro e del 50 per cento di quanto rimarrà degli introiti in compenso delle spese, dopo prelevato il 10 0[0 dovuto allo Stato per l'uso del materiale mobile;

*c*) Finalmente, quando le linee concorrenti abbiano pendenze eccedenti il 10 0[00 e curve di raggio non minore di 300 metri, la Società esercente le linee dello Stato sarà obbligata ad assumerne l'esercizio ai patti stabiliti per le linee di diramazione in analoghe condizioni di pendenza, cioè a quelli dell'art. 62, paragrafo 2.°

In tutti i casi in cui l'esercizio delle linee concorrenti venga fatto dalle stesse Società appaltatrici dell'esercizio delle linee dello Stato, è stabilito che queste debbano considerare, quanto all'applicazione delle tariffe, le nuove linee come quelle dell'allegato *A* formanti parte del loro appalto, vale a dire che dovranno applicare alle une, come alle altre, le tariffe differenziali, addizionando le distanze senza distinzione di rete.

E questa concessione è fatta a benefizio del pubblico, affinchè questo sia chiamato a godere della più breve distanza creata colla nuova linea.

Quando, invece, la linea concorrente sia esercitata da terzi, la sola misura cauzionale stipulata a tutela degli interessi dello Stato ed a garanzia del prodotto lordo, in base al quale le Società esercenti pagano allo Stato il canone pattuito, consiste nel ricusare alla nuova linea la consegna della merce di transito e l'addizionamento delle sue distanze con quelle della rete dello Stato per l'applicazion delle tariffe differenziali. Il pubblico però avrà sempre diritto a pagare la minore spesa di trasporto. Pagherà cioè la tariffa della vecchia linea, o quella della percorrenza per la via concorrente, secondochè l'una o l'altra gli tornerà meno costosa, di guisa che, se malgrado il non addizionamento delle lunghezze per l'applicazione delle tariffe differenziali, il costo di trasporto calcolato per la via concorrente riescisse minore di quello delle linee dello Stato, il pubblico avrà diritto all'applicazione della tariffa più economica.

In questo modo è guarentito l'interesse del pubblico che si serve delle ferrovie, ed è tolto ogni ostacolo alla costruzione ed esercizio di quelle fra le linee concorrenti, che rispondano ai bisogni economici del paese, e non sono volute soltanto col fine di recar danno a rispettabili interessi coi quali è collegato l'interesse della pubblica finanza ed il valore della proprietà dello Stato. —

Ogni linea concorrente che si attiverà sotto il regime del nuovo Capitolato, venga essa esercitata da una delle due grandi Società di esercizio, o da terzi, o dal concessionario stesso della linea, avrà per effetto inevitabile di alimentarsi con una parte del traffico sottratto alle linee rivali.

Questo traffico che si sottrae è una perdita per lo Stato, che percepisce il 42 per cento sull'introito delle linee appaltate al di là del prodotto sul quale è basato il canone; ed è una perdita per la Società esercente, alla quale spetta il 58 per cento dell'introito stesso. Per la Società la perdita netta è dell'8 per cento, calcolando al 50 per cento del prodotto totale prrduto la spesa che, mancando il traffico, si risparmia; ed è assai superiore all'8 per cento, se non

potrà diminuire la spesa in proporzione del diminuito traffico.

Questo otto per cento, sul quale la Società faceva assegnamento per far fronte agli oneri contrattuali e per formare l'utile dell'impresa, è giusto che essa l'abbia. A tal fine fu disposto all'art. 64 del Capitolato, che il Governo debba accreditare la Società esercente di una somma corrispondente al 10 per cento del prodotto della nuova linea concorrente, da portarsi negli introiti generali dell'esercizio, cioè da condividersi col Governo stesso. Per tal modo, della somma costituita da questo 10 per cento, la Società esercente percepirà il 58 per cento, ossia il 5.8 per cento del prodotto totale della nuova linea, somma che compensa a un dipresso il prodotto perduto, tenuto conto che il prodotto della nuova linea, da cui si preleva il 10 per cento, comprende anche quella parte che è di movimento locale (*).

Il Governo però non corrisponderà alcun indennità per l'esistenza delle linee concorrenti che le Società esercitassero a loro rischio, pericolo e profitto, e ciò allo scopo di evitare che esse sieno indotte dal proprio interesse a deviare il traffico delle linee vecchie sulle nuove.

Ma non tutte le linee che per loro natura sono comprese nella definizione delle linee concorrenti, data dall'art. 5 del Capitolato, saranno considerate come tali. Per patto espresso fu convenuto all'art. 6 del Capitolato stesso, che ne saranno escluse:

La linea Eboli-Reggio;

Quella che servirà alla congiunzione delle linee Napoli-Salerno e Cancello-Avellino;

La linea Spezia-Parma e quella da Parma a Brescia;

Le linee di accesso ai valichi delle Alpi Italo-Elvetiche;

E tre nuove linee che attraversino l'Appennino in località da determinarsi.

Finalmente non saranno considerate come concorrenti, a senso dell'art. 59, le linee private attualmente in esercizio *e comprese fra* quelle dell'allegato *A*, per le quali, scadendo *durante l'appalto* la Convenzione d'esercizio che le riguarda, *venissero* dal Governo riconsegnate alle Società per la continuazione dell'esercizio, quantunque fossero per loro natura vere linee concorrenti.

---

(*) Non sussiste quindi ciò che asserì l'*Opinione* del 7 corr., che « l'indennità del 10 p. 0[0] sul prodotto lordo dovrebb'essere pagata dalle Compagnie concessionarie all'una o all'altra delle due Compagnie, *che diverrebbero le dominatrici del territorio italiano* ». Se, come osservò giustamente la *Nazione*, l'*Opinione* si fosse compiaciuta di leggere l'art. 64 del Capitolato e questo periodo della Relazione ministeriale, avrebbe trovato che la cosa è ben diversa da quanto essa asseriva. L'indennità viene accordata dal Governo, e non sta punto a carico delle linee trasversali; e torna poi vano il sofisticare sulle parole *pagare* e *accreditare*, quando è qui detto chiaramente che il 10 p. 0[0] va accreditato alle Società esercenti « negli introiti generali dell'esercizio, da condividersi col Governo ».

LA RED.

---

# Nostre Corrispondenze

Roma, 12 febbraio.

Colla mia modesta prosa non riuscirei certo mai a rappresentarvi più esattamente e più efficacemente, quali sono oggi ancora, la politica ferroviaria del Governo e la situazione parlamentare rispetto alle Convenzioni, che col prendere ad imprestito la divina pittura della selva di Dante:

> Oscura, profond'era e nebulosa,
> Tanto che per ficcar lo viso al fondo,
> I' non vi discerneva alcuna cosa.

E volere o volare, bisognerà bene attendere la riapertura delle Camere per sapere soltanto se riesciremo anche noi ad uscirne presto fuori a riveder le stelle. —

Intanto, parte in forza di legge anteriore ed antica, e parte senza, si indicono appalti per la costruzione in Sicilia di circa 63 nuovi chilometri di ferrovie, del presunto costo di sedici milioni e novecentocinquantotto mila lire; la linea di Vallelunga e quella di Canicatti-Caldare, entrambe ripartite in due distinti tronchi, che sono: per la prima, da Roccapalumba al feudo Gargia, chilom. 18.702, della spesa di L. 2,800,000; e dal fondo Gargia alla Stazione di Marianopoli, chilom. 16.831, della spesa di lire 7,650,000; per la seconda, dalla Stazione detta di Madonna dell'Aiuto (Canicatti) alla Stazione di Racalmuto, chilom. 14,819, della spesa di L. 2,210,000, e dalla Stazione di Racalmuto a quella delle Caldare, chilom. 12.135, della spesa di L. 4,298,000 (V. le *Notizie ferroviarie italiane*) —

Nè passa giorno che non venga alla luce un nuovo progetto ferroviario d'iniziativa privata. Anche in questi giorni, ed anzi credo proprio nella sua ultima seduta generale di sabbato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ebbe ad esaminarne uno dell'egregio ing. Mondino, di non lieve importanza, sì per riguardo alla sua ubicazione internazionale, che per riguardo alla percorrenza chilometrica ed alla spesa.

Gozzano nella provincia di Novara, e Locarno nella Svizzera sarebbero le due Stazioni estreme della strada ferrata in parola. La complessiva lunghezza è di 72 chilometri, e la complessiva spesa presunta è di L. 22,860,000.

Ora, scendendo ad alcuni particolari, poco meno di 60 chilom. giacciono sul territorio italiano, e l'autore del disegno calcola abbiano a costare L. 18,500,000; gli altri 12 chilom. si trovano sul territorio svizzero, Canton Ticino, di fronte ad una spesa calcolata in L. 4,500,000.

Venne ripartita anche questa linea in due tronchi: il 1° di chilom. 35.500 da Gozzano ad Intra, suddiviso esso medesimo in due tratti, da Gozzano a Gravellona toccando Orta e Omegna, chilom. 22.500 circa, e da Gravellona ad Intra toccando Pallanza, circa 13 chilom.; il 2° tronco da Intra a Locarno per Canobbio, chilom. 36. Nè vi sarebbero maggiori pendenze del 12 per mille sul 1° tronco, e del 7 1/2 nel 2.° Ma alcune parvero soverchiamente limitate al Consiglio superiore, il quale stimò per altro degnissimo d'approvazione il progetto Mondino per la parte italiana, salvo parecchie modificazioni suggerite col fine di facilitarne l'esecuzione. —

Vennero pure esaminati ed accolti con favore due progetti per opere di consolidamento sul tronco da S. Caterina a S. Cataldo nella linea Siracusa-Licata, e per opere di difesa del ponte Amandolea nella linea Taranto-Reggio.

Si approvarono inoltre con alcune avvertenze i perimetri dei seguenti Consorzii per opere idrauliche di 2ª categoria:

Fra la destra del Crostolo e la sinistra del Canalazzo; tra la destra dell'Enza. il Po e la sinistra del Crostolo, entrambi nella provincia di Reggio Emilia;

Tra il ramo della Lunga del Panaro, l'argine traversagno ed il Cavamento, nelle provincie di Modena e Ferrara;

Dell'arginatura a sinistra del Panaro, dall'Emilia allo sbocco del Naviglio in provincia di Modena;

Tra la destra del Canalazzo e del Crostolo, il Po e la sinistra della Secchia, nelle provincie di Reggio, Modena e Mantova;

E finalmente tra la destra della Secchia, il Po e la sinistra del Panaro nelle provincie di Modena, Mantova e Ferrara. —

L'inargiuamento del Po a destra, fra Bastida dei Dossi ed il confine, fra i due Comuni di Silvano-Pietra e Corono nella provincia di Pavia, formò altresì soggetto delle ultime discussioni dell'anzidetto Consiglio, che ne confortò il disegno col proprio avviso favorevole. —

Vi tratterrò ancora un istante coll'onorata compagnia del Consiglio superiore, per riferirvi cosa che lo riguarda particolarmente. Il ministro Perez diramò recentemente una circolare a tutti gli Ispettori del Genio civile per

richiamare la loro attenzione sugli affari arretrati, che ammonterebbero a trecento. Gli è questo un gravissimo inconveniente, un fortissimo ostacolo alla procedura dell'Amministrazione, che conviene ed urge di evitare. Ma io vorrei che l'on. Perez non si contentasse dell'esercizio di una medicina empirica, limitandosi a curare gli effetti apparenti della malattia colla somministrazione di stimolanti pochissimo graditi e pochissimo utili; ma bensì intraprendesse un'accurata e profonda diagnosi per risalire alle cause e togliere queste di mezzo. Non sarebbe, per avventura, affine di sfuggire a quella parte di responsabilità che necessariamente ogni funzionario superiore ha l'obbligo di assumere entro i limiti della propria competenza d'ufficio, che è invalso da gran tempo l'uso, e progredisce ogni giorno nel dicastero dei lavori pubblici, di formare d'ogni erba un fascio per mandarlo all'esame del Consiglio superiore? Non è egli un rimpicciolire grandemente, un travisare addirittura l'alto scopo pel quale venne quest'ultimo istituito, il chiamarlo a studiare i più ordinarii e minuti affari? Coll'usarne ad ogni giorno e ad ogni ora, non si menoma assai, per un verso, l'autorità dei suoi giudizii, e per un altro verso, non si estende illimitatamente la sua giurisdizione, sottoponendogli per l'approvazione sino una spesa di L. 70, *dico settanta?*

E quando in ognuna delle tre sedute settimanali, sedute delle due sezioni e seduta plenaria, si deve trattare una congerie di affarucci, sopra ognuno dei quali conviene riferire, non è egli un miracolo che trecento soltanto ne siano rimasti indietro? Perchè è anche giustizia il ricordare come molti membri del Consiglio superiore abbiano occupazioni continue per il proprio Circolo d'ispezione, e tutti ricevano spesso incarichi speciali. Questo stato di cose adunque, che io mi ingegnai di adombrarvi, vorrei fosse pesato e ripesato nella mente dell'onor. Ministro e del suo Segretario generale, coll'intendimento di introdurre quelle riforme che reputeranno opportune nella loro saviezza, e che a me sembrano indispensabili. —

In seguito ad alcune osservazioni del Consiglio di Stato, il Capitolato d'appalto per l'escavazione ordinaria e straordinaria del porto di Genova venne rimandato a quell'Ufficio del Genio Civile per essere leggiermente modificato. —

Ha ricevuto testè gli onori della pubblicazione negli atti della Reale Accademia dei Lincei una memoria presentata alla classe di scienze fisiche, matematiche e naturali dall'onor. deputato Paulo Fambri: *Intorno alle condizioni idrauliche del Danubio a Buda-Pest, dopo i lavori di rettificazione del* 1872. E vennero in detta memoria considerate dall'autore le oscillazioni altimetriche comparative della superficie di quel fiume prima e dopo i grandi lavori, entro i limiti d'un cento chilometri di corso sopra e sotto al punto obbiettivo, Buda-Pest, per mettere poi alla fine in chiaro quali importanti modificazioni al regime del Danubio ne dovevano, ad ogni modo, immancabilmente derivare, secondo il di lui avviso. Non potendo io naturalmente seguire l'autore nella sua lucida esposizione di notizie, fatti e giudizii, in cui egli dimostrò di saper trattare i più astrusi argomenti con quella spigliatezza di spirito propria del di lui brillante ingegno, mi limiterò a riprodurvi il dilemma, da lui posto come conclusione dei suoi studii, dilemma secondo lui netto oramai :

« O vanno negate le cifre, o va ammessa la conclusione, che l'ultima disastrosa piena non è stata che una protesta della natura, troppo leggiermente contrariata dalla passione dei rettifili, e che i lavori del 1872 creano un grave e costante pericolo alla Capitale dell'Ungheria, pericolo che naturalmente risale a non poche fra le più importanti città danubiane, e ciò in una proporzione la quale viene attenuata dalle distanze assai meno di quanto generalmente si pensa ».

Come vedete, se non m'inganno, è una brava dichiarazione di guerra che l'egregio ing. Fambri fa ai rettifili; e quelli stabiliti per il Tevere? *Caveant Consules.*

Un altro cenno bibliografico. Ho sotto gli occhi una funebre commemorazione, scritta in onore del compianto architetto Giuseppe Mengoni dal prof. Alessandro Betocchi, vice-presidente del Collegio degli ingegneri ed architetti di Roma e membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Sono poche parole dettate col cuore dell'affettuoso amico che piange l'amico, colla mente del chiarissimo tecnico che piange la perdita del chiarissimo collega.

B.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma, 12:

Sono qui attesi da oggi a domani i Direttori generali delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie del Regno, nonchè il comm. Balduino e l'avv. Orsini. Scopo della loro venuta, a quanto dicesi, sarebbe quello di conferire col Presidente del Consiglio circa un provvedimento provvisorio, a cui il Governo deve necessariamente appigliarsi, per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia dopo il 30 giugno p. v., vista l'impossibilità di poter per quell'epoca, per le ragioni generalmente note, attuare le Convenzioni ferroviarie, quand'anche venissero approvate dal Parlamento.

Pare si tratti adesso (ma io ve lo riferisco con ogni riserva) di stabilire un compromesso tra il Governo ed il gruppo di capitalisti rappresentato dal comm. Balduino, affidando a questo, in via affatto precaria, l'esercizio delle dette ferrovie, alle condizioni già fissate nel Capitolato annesso alle Convenzioni suddette.

Devo però soggiungervi che tale combinazione presenta, a mio avviso, difficoltà, che credo inutile accennarvi. Vi ho riferito la notizia con ogni riserva e per solo debito di cronista, ma mi riservo di ritornare, se sarà il caso, sull'argomento, ch'è di vitale importanza.

Veniamo informati che il Ministero dei lavori pubblici non ha creduto di poter approvare la Convenzione già conchiusa tra il cav. Reinfeld, proprietario della linea Settimo-Rivarolo, trasformata in ferrovia ordinaria, e l'Amministrazione dell'Alta Italia per l'esercizio della medesima. Ci si aggiunge che tale rifiuto sarebbe basato alla considerazione, che le Convenzioni ferroviarie, pendenti dinnanzi al Parlamento, provvedono già all'esercizio delle linee appartenenti a Società private, e quindi il Governo non potrebbe ora assumere impegni che potessero non essere pienamente conformi alle disposizioni contenute nelle Convenzioni medesime.

Tale rifiuto però non esclude che la ferrovia Settimo-Rivarolo possa essere provvisoriamente esercita dallo stesso proprietario, come si è già all'uopo provveduto. Aggiungiamo poi, che nei giorni scorsi ebbe luogo una visita del Commissario governativo, in seguito alla quale venne disposto a che la linea possa essere aperta completamente al pubblico per la fine della corrente settimana.

In attesa della visita ufficiale di ricognizione, che avrà luogo tra qualche giorno, della linea Treviglio-Ro-

vato, di cui annunciammo già il compimento, il Direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, accompagnato da alcuni ingegneri di quella Amministrazione, ha percorso con una macchina la linea stessa, che riconobbe in buono stato di costruzione pel regolare esercizio.

---

Sappiamo che si trovano radunati in Roma il Caposervizio e l'ispettore del movimento della suddetta Società, allo scopo di concretare, coi delegati del Ministero dei lavori pubblici, il nuovo orario generale, in seguito alla prossima apertura della nuova linea Treviglio-Rovato; il quale orario però crediamo non potrà andare in vigore che nel corso del prossimo mese.

---

Da lunedì scorso trovasi radunata in Torino la Commissione tecnica per le conferenze teoriche sul materiale mobile delle ferrovie. Nel primo giorno, non essendo presenti tutti i membri, non si credette di iniziare la discussione, la quale soltanto da oggi, per quanto ci consta, venne aperta regolarmente.

Chiuse che saranno le conferenze, speriamo di essere in grado d'informarne con dettaglio i nostri lettori.

---

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, circa *gli attentati* commessi contro la sicurezza dei treni *sulle ferrovie* dell'Alta Italia durante il quarto trimestre 1877, rileviamo che gli attentati sommarono a 17, cioè 7 nel mese di ottobre, 5 in novembre e 5 in dicembre.

Per la maggior parte, furono sassi lanciati contro i treni in corsa, con rottura di qualche vetro ed una leggiera ferita ad un gnardafreno presso Varazze. Si nota inoltre una grossa capitozza di pioppo collocata sul binario presso il casello 29 della linea Verona-Mantova, ed urtata e spinta dal treno per circa 300 metri.

Ma, più di tutto, si notano con vera indignazione tre fucilate esplose contro i treni, la prima il 2 novembre presso Sannazzaro, la seconda il 22 dello stesso mese presso Gemona, e la terza il 17 dicembre presso Castagnole. Quantunque non si abbiano a deplorare altre conseguenze che la rottura di due vetri, non si possono però stigmatizzare abbastanza atti così contrarii alla civiltà del nostro paese.

---

Alcuni giornali francesi e tedeschi hanno annunciato che gli operaj delle Officine del Creusot, dei signori Schneider e C., erano in isciopero.

Da informazioni, che riceviamo direttamente dal Creusot, ci consta che tale notizia non ha ombra di fondamento. Il lavoro non vi venne *mai* interrotto, lo spirito degli operaj è sempre eccellente, tutte le Officine sono in piena attività, nè vi fu incidente qualsiasi che possa in alcun modo giustificare quell'erroneo annunzio.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Roma-Fiumicino.** — Leggiamo nella *Libertà* d'oggi:

Annunziamo con piacere che verso il 25 di questo mese la locomotiva si spingerà fino a Porto e Fiumicino. L'armamento della linea è terminato fino al Casale del Bamboccio, circa un chilometro sopra il Casale delle Vignole.

Restano ad armarsi altri cinque o sei chilometri, e questo lavoro potrà essere compiuto in pochissimi giorni.

Sono state fatte le prove statiche del ponte metallico, costruito sul Rio Galera dall'Impresa Nazionale d'industrie metalliche, diretta dall'ingegnere Alfredo Cottrau; queste prove sono riuscite soddisfacentissime.

L'inaugurazione della linea Ponte Galera-Finmicino sarà fatta con una certa solennità e coll'intervento dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

**Ferrovie Calabro-Sicule.** — Il 26, corr. presso Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, si addiverrà simultaneamente agli incanti pei seguenti appalti:

1° Costruzione del tronco della linea Canicatti-Caldare, compreso fra la Stazione detta di Madonna dell'Aiuto (Canicatti) e quella di Racalmuto, della lunghezza di metri 14,919.39, per la presunta somma di L. 2,210,000.

2° Costruzione del tronco della linea suddetta, compreso fra la Stazione di Racalmuto e quella delle Caldare, della lunghezza di m. 12,135.50, per la presunta somma di lire 4,298,000.

Il tempo utile per la ultimazione dei lavori è stabilito in mesi 24 pel 1° appalto ed in mesi 18 pel 2°, a decorrere dal giorno in cui se ne farà la consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno esibire la ricevuta di una delle Casse di Tesoreria provinciale di Roma o di Girgenti pel deposito interinale di L. 74,000 pel 1° appalto e di L. 145,000 pel 2.°

La cauzione definitiva è fissata in L. 161,000 pel 1° ed in L. 265,000 pel 2° appalto, in numerario od in rendita Debito pubblico.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso le R. Prefetture di Palermo e Caltanissetta, si addiverrà simultaneamente agli incanti pei seguenti appalti:

1° Costruzione del tronco della linea di Vallelunga, compreso fra la Stazione di Roccapalumba ed il feudo Gargia della lunghezza di m. 18,702.17, per la presunta somma di L. 2,800,000.

2° Costruzione del tronco della linea suddetta, compreso tra il feudo Gargia e la Stazione di Marianopoli, della lunghezza di metri 16,831.63, per la presunta somma di lire 7,650,000.

Il tempo utile per l'ultimazione dei lavori è stabilito in mesi 23 pel 1° appalto ed in mesi 24 pel 2°, a decorrere dal giorno in cui se ne farà la consegna.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno esibire la ricevuta di una delle Casse di Tesoreria provinciale di Roma, Palermo e Caltanissetta pel deposito interinale di L. 95,000 pel 1° appalto e di L. 255 pel 2.°

La cauzione definitiva è fissata in L. 190,000 pel 1° ed in L. 435,000 pel 2° appalto, in numerario od in rendita Debito pubblico.

**Ferrovie Sarde.** — La *Gazz. Uff.* del 9 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 23 gennaio p p.:

Vista la deliberazione per l'approvazione di un nuovo statuto, adottata nell'adunanza generale del 21 agosto 1877 dagli azionisti della Società anonima oer azioni al portatore, denominata *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*, che ha la sua sede in Roma, allo scopo della costruzione e dell'esercizio delle strade ferrate in Sardegna, designate nella Convenzione sottoscritta in Roma fra il Govrrno italiano e la Società il 1° maggio 1877, approvata con legge 20 giugno 1377 n. 3910; ha la durata eguale a quella della concessione portata dalla Convenzione 1° maggio 1877, cioè di anni 99, decorrendi dal 20 giugno 1877; e ha il capi-

tale di 25 milioni di lire, diviso in numero di 60,000 Azioni di preferenza (Classe *A*) e di numero 40,000 Azioni ordinarie (Classe *B*), le une e le altre del valore nominale di lire 250 in oro ciascuna;

Visti i Regi Decreti, che riguardano la detta Società del dì 11 ottobre 1863, n. DCCCXCIX, e del dì 26 giugno 1865, n. MDCXXXIII;

Vista la Convenzione del 1° maggio 1877, stipulata fra il Governo e la Società, ed approvata con legge del 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª);

Visto il titolo VII, libro I, del Codice di commercio;

Visti i Regi Decreti 30 dicembre 1865, n. 2727, e 5 settembre 1869, n. 5256;

Udito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro del Tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art. I.* — Il nuovo statuto della *Compagnia Reale delle ferrovie Sarde*, adottato nella citata adunanza generale del 21 agosto 1877, il cui verbale è inserto nell'atto pubblico del 21 agosto 1877, rogato in Roma dal notaio Costantino Bobbio al n. 812 di repertorio, è approvato colle modificazioni e contromodificazioni contenute nell'atto pubblico del 7 dicembre 1877, rogato in Roma dallo stesso notaio, salvo però l'ultimo alinea dell'art 26, che resta definitivamente formulato nel modo seguente:

« Le sedute della Compagnia si tengono unicamente presso la sede della Società ».

*Art. II.* — Sono riconosciuti i componenti del primo Consiglio di amministrazione, indicati nell'art. 46 del predetto nuovo statuto.

*Art. III.* — La Società inviterà il Ministero, che si farà rappresentare dal suo ispettore o da altro delegato:

1° Ad assistere alle assemblee generali degli azionisti, comunicandogli copia dell'ordine del giorno e di tutti i documenti che, avanti o durante l'adunanza, devono essere distribuiti;

2° Ad intervenire alle adunanze del Consiglio d'amministrazione, nelle quali si trattino affari concernenti la emissione, il ritiro, la estrazione a sorte, il rimborso, le pignorazioni, l'annullamento di Obbligazioni;

3° A munire della sua firma le Obbligazioni, la cui emissione sia stata autorizzata;

4° Ad intervenire all'estrazione a sorte od allo annullamento di Obbligazioni.

*Art. IV.* — La Società contribuirà nelle spese degli Ufficii di ispezione per lire 300 annuali, pagabili a trimestri anticipati.

**Società anonima pei tramways.** — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 27 gennaio p. p.:

Visti i documenti comprovanti la presente e legale esistenza della Società belga, anonima per azioni al portatore, stabilita a Bruxelles col nome di *Société anonyme des tramways et chemins de fer économiques* (*Rome*, *Milan*, *Bologne*, *etc.*), colla durata di 30 anni, decorrendi dal 14 ottobre 1876, e col capitale di 2,000,000 di lire, diviso in 4000 azioni di lire 500 ciascuna;

Ritenuto che la Società ha nominato chi la rappresenti in Italia dinanzi al Governo, agli azionisti ed ai terzi, ed ha eletto domicilio in Roma;

Vista la legge e il R. Decreto del 27 ottobre 1860, n. 4387 e 4388;

Visto l'art. 4 del trattato di commercio concluso fra il nostro e il Governo belga il 9 aprile 1863;

Visto il titolo VII, libro I, del Codice di commercio;

Visti i Regi Decreti del 30 dicembre 1865, n. 2727, e del 5 settembre 1869, n. 5256;

Udito il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro del Tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art. I.* — La Società belga, sedente in Bruxelles col nome di *Société anonyme des tramways et chemins de fer économiques* (*Rome*, *Milan*, *Bologne*, *etc.*), costituitasi in Bruxelles coll'atto pubblico del 17 dicembre 1877, rogato dal notaio Léon Emile Brouwet, è abilitata ad operare nel Regno ai termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza delle clausole e delle prescrizioni contenute negli articoli seguenti:

*Art. II.* — L'elezione e le mutazioni del domicilio sociale in Italia, la nomina e le sostituzioni del rappresentante, dovranno essere pubblicate e denunciate nei modi prescritti dagli art. 5 e 6 del presente Decreto.

*Art. III.* — La Società avrà sempre nel Regno una sola Direzione o Agenzia generale, presso cui dovrà essere concentrata la contabilità delle operazioni compiute nel Regno. Le pubblicazioni periodiche fatte a cura di detta Direzione, in esecuzione delle disposizioni del Reale Decreto 5 settembre 1869, n. 5256, e delle disposizioni relative alle Società nazionali, conterranno il resoconto generale di tutte le operazioni sociali, del quale sarà trasmessa copia al Ministero del Tesoro, subito che sia stato approvato dall'assemblea generale dei soci.

*Art. IV.* — L'atto costitutivo e gli statuti della Società coi mutamenti arrecativi e quelli che possono esservi arrecati in avvenire, dovranno essere pubblicati nei termini prefissi e nei modi prescritti per le Società nazionali dalla sezione VIII, titolo VII, libro I, del Codice di commercio.

*Art. V.* — I mutamenti, che in avvenire potessero essere arrecati agli statuti sociali, dovranno inoltre essere notificati al Ministero del Tesoro nel termine di tre mesi dalla data dell'atto con cui furono approvati.

*Art. VI.* — La Società, per tutti i suoi atti e contratti stipulati ed eseguibili nel Regno, e per tutte le sue controversie col Governo e coi terzi, rimane assoggettata alle leggi del Regno e alla giurisdizione dei tribunali italiani.

*Art. VII.* — La Società è sottoposta alle prescrizioni e discipline legislative e regolamentarie vigenti per le Società nazionali, e contribuirà nelle spese degli Ufficii d'ispezione per annue lire 300, pagabili a trimestri anticipati.

**Tramway Genova-Sampierdarena.** — Il *Corriere Mercantile* scrive in data dell'11:

Ieri mattina ebbero luogo i primi esperimenti del *tramway* da Sampierdarena a Genova (piazza dell'Annunziata) e ci si dice siano riusciti soddisfacentissimi. Tali esperimenti saranno continuati onde esercitare i cavalli e i conducenti.

Ci consta positivamente che l'esercizio del *tramway* sarà infallantemente attivato per la fine del mese.

Alla Stazione di Sampierdarena giunsero altri 17 carrozzoni, che portavano le iscrizioni *Genova-Sampierdarena*, *Genova-Sestri*, *Genova-Voltri*, *ecc.*

**Tramway Milano-Gorgonzola.** — La Prefettura di Milano ha sanzionato il contratto fra il Municipio e la Società della ferrovia *tramway* Milano-Vaprio-Gorgonzola per la vendita a questa dell'area detta la Misericordia, fuori di porta Principe Umberto, ove si erigeranno i locali della Stazione di quella Società.

**Tramway Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano.** — Il Comitato promotore, avendo terminati gli studii intorno al progetto di questa nuova linea, nell'ultima seduta deliberava di provvedere alla pronta sua attuazione, mediante costituzione di regolare Società anonima, col capitale di L. 1,250,000, diviso in n. 5000 Azioni da L. 250, versabili per decimi, la cui sottoscrizione sarà aperta presso la Banca popolare di Milano, non più tardi del 20 febbraio corrente.

**Ferrovia Bergamo-Lodi.** — Per iniziativa di diversi facoltosi, si sta provvedendo per una ferrovia economica, a sezione ridotta ed a trazione a vapore, direttamente tra la città di Bergamo e quella di Lodi. La ideata ferrovia offre, a quanto pare, una seria probabilità di riescita. Fra il Lodigiano e la Bergamasca passa un continuo scambio di prodotti, che da tempo reclama un più pronto e diretto mezzo di comunicazione. Ne hanno compreso già il bisogno parecchi Comuni dei piccoli centri, i quali promisero il loro concorso pecuniario.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — Leggiamo nella *Gazz. Ticinese* del 5:

Allo scopo di addivenire ad un accordo sopra una Convenzione complementare circa all'accettazione della quarta serie delle Obbligazioni della ferrovia del Gottardo, avrà luogo il 9 febbraio a Berlino una Conferenza fra i delegati del Consorzio finanziario e della Direzione della ferrovia del Gottardo.

— Le Direzioni delle ferrovie Centrale e Nord-Est hanno risolto di proporre al Consiglio di amministrazione che ciascuna Società abbia a destinare fr. 750,000 come sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo, però se la Confederazione vorrà anticiparli.

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Centrale, radunatosi il 2 corrente ad Olten, ha accettate le proposte della Direzione alle condizioni suesposte, e purchè anche la ferrovia Nord-Est abbia a concedere una somma equivalente.

— Il *Journal de Genève* ha il seguente telegramma da Carlsruhe (granducato di Baden), in data del 5:

Alla seconda Camera, tre deputati clericali hanno chiesto la soppressione della spesa di 550,000 marchi per sovvenzione al Gottardo.

Il Ministro del commercio, sig. Turban, combattè questa proposta, essendo il granducato di Baden impegnato negli interessi dell'Impero; egli ha dato l'assicurazione che la ricostituzione dell'impresa riuscirà completamente.

— La *Gazzetta Ticinese* dice che nella seduta del 4 corr. del Consiglio federale vennero accettati i piani presentati dalla ferrovia del Gottardo per i rinforzi di muro da applicarsi sui tronchi a 4000-4800 metri dalla parte del nord e 4000-4500 metri dalla parte del sud del tunnel del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 17.60 (serpentina); dal lato di Airolo m. 9.30 (armatura); in totale m. 26 90, cioè in media giornaliera m. 3.85.

**Ferrovie svizzere** — La *Gazzetta Ticinese* annuncia come segue la deliberazione presa dal Consiglio federale nella seduta del 29 gennaio p. p., già accennata nel precedente numero:

La maggior parte degli Stati invitati ad una Conferenza per discutere la quistione di una Convenzione internazionale concernente il diritto di trasporto per ferrovia avendo aderito a farsi rappresentare, ed il progetto svizzero (sempre però riservate le variazioni sulle basi stabilite) essendo stato riconosciuto come fondamento per ulteriori trattative, il Consiglio federale, sulla proposta del Dipartimento delle ferrovie, ha stabilito la convocazione della Conferenza per lunedì 13 maggio venturo, ed ha perciò diramato il relativo invito ai Governi esteri, colla richiesta che abbiano a designare i loro delegati.

— Al Consiglio nazionale, nella seduta del 6 corrente, il signor *Bavier*, relatore, dopo avere enumerate le accuse dell'attuale situazione della ferrovia Nord-Est e di tutte le strade ferrate svizzere, espresse il voto perchè per l'avvenire le concessioni non sieno più date che dietro serie garanzie; e propose di aderire alle decisioni del Consiglio degli Stati circa alle proroghe di termini da accordarsi alla Nord-Est.

Il signor *Forrer* propose invece la soppressione, nel progetto di legge concernente le proroghe di termine per otto linee della Compagnia Nord-Est, di un alinea dell'art. 5, poichè credeva che il Consiglio federale non dovesse immischiarsi nella quistione.

Il signor *Zingg*, a nome della Commissione, respinse l'emendamento Forrer; poichè sarebbe curioso che, in presenza della pubblica opinione, la quale desidera veder lo Stato esercitare un maggior controllo sulle Compagnie, si venisse a pretendere che la Confederazione non dovesse immischiarsi nella quistione attuale.

Il signor *Heer*, consigliere federale, riconosce che l'alinea in discorso caricherà il Consiglio federale di un gran còmpito, e che sarebbe più semplice, allo spirare dei termini, pronunciare la decadenza delle concessioni; ma, siccome si tratta di gravi interessi, credeva preferibile procedere altrimenti. Invitò quindi l'Assemblea a votare le proposte della Commissione.

Dopo parecchi discorsi, e respinto l'emendamento Forrer, la decisione del Consiglio degli Stati venne adottata, senza modificazione, a grande maggioranza.

— Lo stesso giornale ha per telegrafo da Berna, 9:

Le Assisie, che già dal 7 corrente erano radunate in Berna per giudicare il signor Biotnitzki, antico ispettore tecnico federale delle ferrovie, prevenuto di prevaricazione nell'esercizio delle sue funzioni, hanno prosciolto l'imputato, caricandogli però le spese processuali.

**Ferrovie francesi**. — Il *Journal des travaux publics* ci reca il testo della relazione e del progetto di legge presentati alla Camera dei deputati dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici per la emissione di rendite 3 0[0 ammortizzabili, il cui prodotto è destinato al riscatto delle 10 Compagnie indicate nel progetto di legge precedentemente presentato dal ministro De Freycinet, come abbiamo già annunciato.

La presentazione del suddetto progetto di legge provocò qualche discussione, chiedendone il ministro Say il rinvio alla Commissione del bilancio. Parecchi deputati insistevano perchè il progetto fosse esaminato negli Uffici, facendo valere ch'esso riguarda un complesso di operazioni calcolate in tre o quattro miliardi, e che, prima di aprire « questo gran Libro dei lavori pubblici » (come lo designava il sig. Rouher), bisognava ricorrere a tutti i lumi della Camera, anzichè alla sola competenza dei membri della Commissione del bilancio.

Ma il Ministro fece notare che ora non si trattava se non di procurare al Governo i mezzi per fare il riscatto delle piccole Compagnie, che si dovevano sollecitamente aiutare per non abbandonarle ad una completa rovina. Il complesso dei lavori compresi nel programma del sig. De Freycinet non è in giuoco pel momento: non si propone ora di provvedere i mezzi necessarii allo sviluppo della rete ferroviaria e della rete navigabile. Non si tratta che della questione del riscatto: il progetto di legge, che ha prescritto tale misura, venne già rimandato alla Commissione; era dunque logico di seguire la stessa procedura pel secondo progetto, che completa il primo, precisando l'operazione finanziaria che n'è obbligata conseguenza.

Dopo ciò, la Camera ha ammesso l'urgenza del progetto di legge ed il rinvio alla Commissione del bilancio.

— Ecco ora il sunto degli articoli principali del detto progetto di legge:

È istituita nel gran Libro del Debito pubblico una sezione specialmente consacrata al *Debito ammortizzabile per annualità*. In questa sezione verranno inscritte le rendite 3 0[0 ammortizzabili in 75 anni, della creazione e negoziazione delle quali tratta la presente legge, o che verranno autorizzate con leggi ulteriori. Tutti i privilegi ed immunità spettanti alle rendite dello Stato vengono assicurati alle rendite 3 0[0 ammortizzabili. Il tasso e l'epoca delle ammissioni, il modo di trasmissione dei titoli, ecc., saranno determinati con decreti speciali.

Al Ministro dei lavori pubblici è aperto nell'esercizio 1878: 1° un credito di 270 milioni, applicabile al pagamento, in capitale ed interessi 5 0[0, del prezzo del riscatto delle ferrovie; 2° un credito di 60 milioni destinato ai lavori il cui compimento è riservato alle Compagnie riscattate, e che non sono compresi nel prezzo del riscatto, ed a quelli che il Ministro dei lavori pubblici farà eseguire direttamente sulle linee riscattate; 3° un credito di un milione, destinato a far fronte alla eventuale insufficienza dei prodotti dell'esercizio provvisorio delle linee di cui si tratta.

Questi crediti saranno classificati nella 2ª sezione *bis*, sotto i titoli e capitoli seguenti:

*Cap.* 66. Riscatto delle linee ferroviarie . F. 270,000,000
*Cap.* 67. Rimborso alle Compagnie riscattate delle spese di compimento delle linee, e liquidazione del conto speciale pel sequestro amministrativo . . . . . . . . . . . . » 42,000,000
*Cap.* 68. Lavori di compimento, per parte dello Stato, delle linee riscattate . . . . » 18,000,000
*Cap.* 69. Insufficienza eventuale dei prodotti dell'esercizio provvisorio delle ferrovie riscattate dallo Stato . . . . . . . . . . . » 1,000,000

Totale dei crediti aperti Fr. 331,000,000

Il Ministro delle finanze è autorizzato ad inscrivere nella detta sezione del gran Libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita, quanta occorre per procurare, dedotte le spese, il capitale di 331 milioni sovraindicato.

Le Obbligazioni per lavori pubblici, la cui creazione venne autorizzata cogli art. 7 e 9 della legge del 29 dicembre 1876, saranno sostituite da rendite 3 p. 0[0 ammortizzabili in conformità della presente legge.

— L'inaugurazione della ferrovia Mulhouse-Neuenbourg-Mülheim ebbe luogo il 7 corr., in mezzo a grande concorso di popolo. La nuova ferrovia è destinata a servire la vallata del Reno, dall'una sponda all'altra del fiume, sul quale venne costrutto un ponte gigantesco.

**Ferrovie tedesche** — Scrivono da Monaco, 4, alla *Perseveranza*:

Ad onta dell'opposizione del partito ultramontano, il Governo ha potuto ottenere che la Camera voti per dodici nuove linee di ferrovie 90,229,000 marchi, cioè circa 125 milioni di franchi. Voi vedete che per uno Stato così piccolo come è il nostro, e che possiede già oltre a 5000 chilometri di ferrovie, non è piccola cosa; e si può veramente dire: *volere è potere*. Potesse l'Italia prendere esempio da noi!

**Ferrovie inglesi.** — È noto che un ponte gigantesco è stato costrutto l'anno scorso all'imboccatura del fiume Tay in Iscozia, tra le contee di Forfar e di Fife, della lunghezza di 3200 m. con 85 archi, dell'altezza di 26 m. sul livello dell'acqua, e che permette ai treni di traversare senza trasbordo il braccio di mare che separa Tay Port da Broughton Ferry, sulla linea da Edimburgo ad Aberdeen.

Ora si annuncia che una Compagnia inglese si propone di costruire un viadotto simile, ma di proporzioni così colossali, che lascierebbe molto addietro, in quanto ad estensione, tutte le costruzioni di questo genere esistenti nel mondo.

Eretto sopra il golfo di Forth, presso Edimburgo, esso sarebbe destinato a stabilire una diretta comunicazione ferroviaria tra le due rive del fiume. La Stazione della ferrovia del North-British, situata a Granton, verrebbe così collegata alla piccola città di Burntisland, posta dirimpetto nella contea di Fife. Il servizio si fa attualmente con una chiatta a vapore; il che dà luogo alla perdita di più ore ed a grandi difficoltà di trasbordo.

Il ponte del Forth avrebbe più del doppio della lunghezza del Tay-bridge; costrutto come questo in forma di S, esso non avrebbe meno di 9 chilometri.

**Ferrovie del Brasile** — Il vapore *Metropoli*, che andava da Filadelfia a Para con 350 ingegneri, meccanici, operaj ed il materiale per la costruzione della ferrovia Madeira-Mamone al Brasile, ha naufragato il 30 gennaio, durante una tempesta, sulla spiaggia di Carrituck (Carolina del Nord). Si crede la nave totalmente perduta: 50 persone sono state salvate. Si teme che gli altri passeggieri sieno periti.

# Notizie Diverse

**Comitato permanente dei lavori pubblici.** — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 1° gennaio p. p.:

Visto il regolamento per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, approvato con nostro Decreto del 6 giugno 1863, n. 1320;

Visto l'ordinamento dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, attualmente costituita del Segretariato generale e delle Direzioni generali per le strade ferrate, per i ponti e strade, e per le opere idrauliche;

Ritenuto l'attuale ordinamento dei servizii del Real Corpo del Genio civile e l'ingerenza che nei servizii stessi è attribuita al Segretariato generale ed alle Direzioni generali predette;

Visto il Reale Decreto del 28 gennaio 1872, num. 676 (serie 2ª), concernente la composizione del Comitato permanente del personale del Genio civile;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Il Comitato permanente del Genio civile, di cui agli art. 1,3 e 11 del regolamento approvato col nostro Decreto del 6 giugno 1863, num. 1320, sarà d'ora innanzi composto nel modo seguente:

*Presidente.* — Il Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici.

*Membri.* — Il Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici; il Direttore generale delle strade ferrate; il Direttore generale di ponti e strade; il Direttore generale delle opere idrauliche; il vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici; i due presidenti di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

*Segretario.* — Da designarsi con Decreto ministeriale.

*Art.* 2. Il capo della divisione che tratta gli affari del personale del Genio civile interverrà alle sedute del Comitato per dare gli schiarimenti e le notizie occorrenti, e per riferire quando ne abbia avuto speciale incarico.

**Commissione pegli scioperi.** — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data del 3, sulla proposta del Ministro dell'interno:

*Art.* 1. È costituita una Commissione d'inchiesta allo scopo di indagare e riconoscere le cause degli scioperi manifestatisi in alcune parti del Regno, e di proporre i rimedii che in proposito saranno ritenuti opportuni.

*Art.* 2. La detta Commissione si recherà nei luoghi in cui gli scioperi avvennero, e procederà a tutti quegli esami che essa crederà necessarii.

*Art.* 3. I lavori della Commissione d'inchiesta dovranno essere compiuti nel termine di due mesi, corsuri dal giorno in cui essa avrà cominciato i suoi lavori.

*Art.* 4. Comporranno la Commissione d'inchiesta i signori:

Bonasi conte Francesco, consigliere alla Corte di cassazione di Roma, *presidente*.
Boccardo comm. Girolamo, senatore del Regno.
Luzzatti comm. Luigi, deputato al Parlamento.
Morpurgo comm. Emilio, deputato al Parlamento.
Alvisi comm. Giacomo Giuseppe, deputato al Parlamento.
Zanolini comm. Cesare, deputato al Parlamento.
Boron cav. Luigi, sostituto procuratore generale del Re di Corte d'appello, applicato alla Corte di cassazione di Torino.

Funzioneranno da *segretarii* i signori:
Carletti cav. dott. Vittore, consigliere di Prefettura, e
Bertagnolli cav. avv. Carlo, segretario al Ministero dell'Interno.

**Concessioni di derivazione d'acqua** — Con R. Decreto del 20 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 5 corr.) è concessa facoltà agl'individui e Comuni in esso indicati di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua *per forza motrice* (2 prov. di Massa,

1 Milano, 1 sottoprofettura di Varallo); 6 concessioni d'acqua *per irrigazione* (4 prov. di Mantova, 1 Padova, 1 Rovigo); 2 concessioni *per occupazione di spiaggia lacuale* (1 Bergamo, 1 Como).

— Con altro R. Decreto del 16 detto mese (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), è concessa la stessa facoltà agl'individui ed alle ditte commerciali in esso indicate. Sono 5 concessioni d'acqua *per forza motrice* (1 prov. di Caserta, 1 Treviso, 1 Belluno, 1 Chieti, 1 Genova); 1 concessione d'acqua *per irrigazione* (prov. di Mantova); 5 concessioni d' acqua per fabbricazione del ghiaccio (prov. di Firenze); 1 concessione *per occupazione di spiaggia lacuale* (prov. di Como).

**Congresso internazionale dei geometri** — M. Derévry, direttore del *Giornale dei geometri* di Francia, ha comunicato al direttore della *Rivista nazionale di ingegneria agraria* e presidente del Collegio centrale degli ingegneri agronomi d'Italia, che il Comitato centrale dei geometri di Francia ha deliberato di convocare, in occasione della Esposizione universale di Parigi, un Congresso internazionale di geometri, e specialmente di quelli d'Italia, Svizzera, Belgio e Spagna.

Il professore Antonio Morrucchi, presidente, si è affrettato a far conoscere il gentile inivito agli agronomi romani, i quali, riuniti in assemblea generale, decisero di rispondere col seguente telegramma:

« Assemblea Collegio centrale ingegneri agronomi italiani, ricevuta lettera, accetta, ringrazia, saluta fratelli francesi ».

**Esperienze telefoniche tra Venezia ed Udine** — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 7:

L'egregio nostro concittadino Giorgio Manin ieri notte ha sperimentato il telefono di Bell, da lui modificato coll'aiuto del valente meccanico De Lucia, avendo ottenuto dalla cortesia della nostra Direzione telegrafica, per suo uso, un filo che, partendo da Venezia, andava ad Udine e ritornava a Venezia. Le Stazioni di arrivo e di partenza erano adunque distanti ben 282 chilometri: era questa la prima volta che in Italia si faceva una importante prova sur una ragguardevole lunghezza ed usando i fili ordinarii telegrafici. È facile comprendere il grande vantaggio che si ha, se le due teste di stazione sono riunite, chè allora gli sperimentatori possono abboccarsi fra loro, comunicarsi i risultati e concertarsi sul da fare. M'affretto a dire che la prova è riuscita; molte parole ed alcune frasi vennero udite e scambiate, ad onta d'uno strepito continuo ed intenso, che si ode applicando l' orecchio allo strumento, strepito dovuto agli apparecchi telegrafici che funzionavano sulla linea.

Se il problema fu vittoriosamente risolto in quanto a resistenze e dispersioni, non lo è punto in quanto ai rumori d'induzione; ed usando fili telegrafici ordinarii non lo sarà mai, poichè, aumentando la sensibilità e la potenza dell'istrumento, l'azione delle cause perturbatrici aumenterà con esse: occorrono fili speciali isolati, come quelli dei telegrafi da campo, sottratti all'azione induttrice delle linee aeree.

**Telegrafia internazionale** — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che dal primo del corrente, anche per le corrispondenze scambiate coll'isola di Cuba, è stato adottato il sistema di tassazione per parola per l'intiero percorso, come per le altre destinazioni d'America. La tassa per parola, a partire da Brest (Francia), è fissata come segue:

Per l'Avana L. 6.35, per Cienfuegos 7.30, per Santiago 7.80, per altri Ufficii 6.70.

Pei telegrammi del Governo spagnuolo queste tasse sono ridotte a lire 5.50 per l'Avana ed a lire 6.90 per gli altri Ufficii al di là dell'Avana.

Alle tasse suindicate è da aggiungersi quella del percorso fino a Brest (lire 0.45 per parola). La tassa totale di via Londra è eguale a quella di via Brest, a partire da qualsiasi Ufficio italiano.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sostenuto e trattato con impegno nella scorsa settimana il Mobiliare italiano, che trovò acquirenti a 706 ed anche a 708, per chiudere però più debole a 705 circa, per effetto dei ribassi di Parigi.

Nei valori ferroviarii non si ebbe, com'era da prevedersi, animazione d'affari. Conservarono presso a poco gli usati corsi, ed era tutto ciò che si poteva sperare, stante le notizie che circolavano, poco favorevoli a loro riguardo.

Le Azioni Meridionali oscillarono tra il 349 al 350; le Obbligazioni relative tra il 246.50 al 248; i Boni tra il 568.50 al 568.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 243.50 a 245; quelle della serie B, a 240 e 251. — Le Pontebbane a 379 e 378; l'Alta Italia a 260.50; le Vittorio Emanuele a 259.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 172 e 171; le Obbligazioni relative a 239 e 240 — Le Vittorio Emanuele a 240 e 241. — Le Azioni Ferrovie Romane a 77 e 76; le Obbligazioni a 260 e 261.

## ESTRAZIONI

**Debito pubblico** — La *Gazzetta Ufficiale* del 5 corr. ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 58ª estrazione, seguita in Firenze il 31 gennaio 1878:

*Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Estratto | I, n. | 13882, | col premio di L. | 36,865. |
| » | II, n. | 18364, | » | » 11,060. |
| » | III, n. | 6598, | » | » 7,375. |
| » | IV, n. | 6176, | » | » 5,900. |
| » | V, n. | 1138, | » | » 620. |

*(Seguono i numeri delle 390 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).*

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1878 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime. in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1.o aprile 1878, contro restituzione delle Obbligazioni corredate dalle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1878, aventi i nn. dal 59 al 73 inclusivo.

## CONVOCAZIONI

**Banca agricola industriale di Alessandria** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 24 corr. in Alessandria, sede sociale, per udire il resoconto dell'esercizio 1877 e la relazione dei sindaci, per l'approvazione del bilancio e dividendo, per deliberare sopra alcune modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Cartiera d'Arsicro in Venezia.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 24 corr. in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per l'approvazione del bilancio 1877, per deliberare sullo scioglimento della Società, e per la nomina dei liquidatori; ed in caso di non scioglimento, per la conferma del Consiglio d'amministrazione.

**Prima Società italiana per lo stigliamento meccanico e per la lavorazione della canapa e del lino.** — Gli azionisti sono convocati pel giorno 27 corr. in Montagnana (Municipio), per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e revisori.

**Società ligure-lombarda per la raffinazione degli zuccheri** (Genova) — Gli azionisti sono convocati pel giorno 28 corr. in Genova, sede sociale (S. Luca 4), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per

l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di 3 amministratori uscenti.

**Banca Agricola Sarda.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 10 marzo p.v. in Oristano (Municipio), per udire il rapporto del Consiglio sul bilancio 1877 e riparto degli utili, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società ligure-lombarda per la raffinazione degli zuccheri** — Dal 25 corr., si pagheranno agli azionisti gl'interessi di due semestri in L. 15 per azione: in Genova presso la sede sociale, in Milano presso il sig. Carlo Erba.

# Avvisi d'Asta

Il 19 corr., presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per la costruzione della strada comunale obbligatoria fra l'abitato di Borgoratto e S. Martino d' Albaro, per la presunta somma di L. 120,000. Deposito L. 12,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Aurelia-Etrusca, dall'Aurelia presso Taccone di mezzo al torrente Chiarone, per l'annuo canone di L. 11,500. Manutenzione dal 1.o aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 800 in moneta o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 1200 idem o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione medesima, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Marittima, dalla Casilina sotto Frosinone all'Appia presso Terracina, in diminuzione dell'annuo canone di L. 11,576.41, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 1000, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a), per l'appalto della costruzione di due tronchi della strada comunale obbligatoria di S. Andrea Vallefredda, il 1.o da S. Andrea a Vallefredda, il 2.o da Vallefredda al confine con S. Giorgio in Liri, per il presunto importo di L. 76,504.99. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000 in numerario, biglietti B. N. o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la manutenzione sessennale della strada consorziale Massarella dalla consorziale Vignanellese alla nazionale Cassia, sul dato dell'annuo canone di L. 1210.85, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito L. 280 in moneta o biglietti B. N.

— Nello stesso giorno, presso l'Ufficio provinciale in Torino, dal Consorzio per la costruzione del ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada da Pinerolo a S. Secondo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del detto lavoro, in diminuzione dell'importo di L. 31,899, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e manutenzione decennale di varie strade selciate della città per l'annuo canone di L. 7924.21. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva L. 900, in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, tronco IV, dall'Osteria dell'Arcinazzo alla Casilina sotto Frosinone, in diminuzione dell'annuo canone di L. 4436.82 pel 1° anno e L. 5600 pei successivi, ribassati del 4.05 per 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse di quelle dell'incanto primitivo.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione triennale del 2° tronco della strada nazionale detta di Matera, da Canosa ai confini della provincia verso Lavello, per il presunto annuo canone di L. 15,730. Manutenzione dal 1.o aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sotto-Prefettura di Taranto, si terrà un'asta per la vendita di materiali provvisti per la costruzione di un ponte sul fiume Basento sul tronco delle ferrovie Calabro-Sicule Torremare-Pisticci, consistenti in 2 pile metalliche esistenti presso la Direzione tecnica governativa delle ferrovie medesime, pel complessivo valore di L. 44,911.80, diviso in tre lotti. Deposito eguale al quinto del prezzo d'asta.

— Il 25 detto mese, presso la Deputazione prov. di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione e sistemazione della strada provinciale di Curadori, nel 2.o tronco dal canale della Traina a Tempio, in diminuzione della somma di L. 348,999.53, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse di quelle dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Sottoprefettura di Aosta, si terrà un'asta per la costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine dei Comuni di Challand S.t Victor e Challand S.t Anselme al confine di quelli di Challand S.t Anselme e Brusson, della lunghezza di m. 4657.26 in 4 tronchi, per il presunto importo di L. 53,250. Lavori da eseguire entro 15 anni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*



## SOTTOSCRIZIONE a favore della Cassa Soccorso delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esenzione dall'invio dei biglietti di visita pel 1° dell'anno 1878.

(Continuazione e fine, vedi numero precedente).

*(Seguito personale delle Stazioni).* — Ranzi Giulio, gestore Racconigi 1; Massolo Giuseppe, impiegato id. Ortelli Domingo capo stazione Rivarolo, 1.50; Demaria Gregorio, impiegato id. 1.25; Facta Andrea, id. id. 1.20; Lobera Giuseppe, g. magaz. id. 1.05; Rocca Luigi, capo stazione Salbertrand, 1.25; Riccio Vincenzo, sotto capo id. 0.75; Sismondo Felice, impiegato

id. 0.50; **Callegaris Francesco**, impiegato id. 0.50; Buccinelli Enea, id. id. 0.50; Ballocco Carlo, capo stazione Saluzzo, 3; Pozzi Enrico, impiegato id. 2; Piccaluga Cesare, id. id. 2; Savanco Paolo, id. id. 1; Cagnasso Giovanni, assistente id. 0.50; Burzio Antonio, capo stazione Santuario, 1; Clara Leandro, impiegato id. 1; Gobetti Angelo, capo stazione Savigliano 1.50; Salvagni Giovanni, impiegato id. 0.50, Drovetti Carlo, id 0.50; Verole Bozzello Severino, id. 0.50; Piccono Pietro, id. id.0.50; Mura Edoardo, id. id. 1; Gonella Giuseppe, capo stazione Savona, 2; Varsi Francesco, id. Sestri Ponente, 2; Baltuzzi Prospero, id. Sezzè, 1; D'Adda Giuseppe, id. Solero, 1; Giuliano Giuseppe, g. magazz. id. 0.50; Artusio G.: Batt.a, assistente, id. 0.50; Barberis Filippo, capo staz. Spigno, 0.50; Bonamico Domenico, impiegato id. 0.50; Brunetti Gaetano, capo stazione Spotorno, 1; Liboà Giovanni, impiegato id. 1; Leone Massimo, capo staz. Strevi, 0.50; Landri Zaccaria, assistente id. 0.50; Carbone Giovanni, id. id. 0.50; Dell'Isola Carlo, capo stazione Susa, 1; Balduzzi Pietro, impiegato id. 1; Barera Raffaele, c. staz. S. Ambrogio, 0.50; Leone Andrea, id. S Antonino 0.85; Sarasino Alessandro, impiegato id. 0.50; Novaresio Federico, s. c. staz. S. Benigno, 1.50; Lusana Luigi, gestore id. 1; Aldrighetti Aldrighetto, impiegato id. 1; Guidi Eugenio, id. id. 1; Briatore Giuseppe, id. id. 1; Pedemonte Bartolomeo, id.id. 1; Ivaldi Secondo, id. id. 1; Sticca Luigi, g. magazz. 1; Cassano Pio, id. id. 0.60; Bogino Pietro, assistente id. 0.50; Salvarezza Giuseppe, capo manovra id. 0.60; Botta Annibale, C. squadra id. 0.60; Luciano Ermengildo, id. id. 1; Barbaroux Guglielmo, capo staz. S. Lorenzo, 1.50; Liverani Giovanni, id. S. Marzanotto, 1.50; Delorenzi Giuseppe, g. magazz. id. 0.50; Sanguinetti Angelo, capo stazione S. Remo, 1; Gajdo Carlo, id. gestore, 0.50; Concini Francesco, impiegato id. 0.50; Giovanni Costa, id. id. 0.50; Mainardi Vittorio, id. id. 0.50; Aragno Bartolomeo, capo staz. S. Stefano Belbo, 1.50; Dalmina Carlo, id. S. Stefano Riva Ligure, 1; Gobetti Leandro, impiegato id. 0.50; Uberto Stefano, assistente id. 0.50; Frigeri Luigi, capo stazione S. Vittoria, 1; Giuliano Domenico, assistente id. 0.50; Peruzzi Alfonso, capo stazione Taggia, 1; Nano Giuseppe, id. Terzo, 0.50; Allevi Carlo, id. Torino P. N. 3; Picena Giuseppe, sotto capo id. 0.50; Fabbi Francesco, id. id. 0.50; Varsi Lorenzo, id. id. 0.50; Tronconi Carlo, id. id. 0.50; Giribaldi Luigi, gestore id. 1; Mayna Domenico, id. id. 1.50; Grigolli G.: Batt.a, id. id. 0.50; Giacomasso Luigi, id. id. 0.50; Amizzoni Giuseppe, impiegato id. 0.50; Degrandi Luigi, id. id.0.50; Bruno G.: Batt.a, id. id. 1; Gachet Giovanni, id. id. 0.50; Manso Francesco, id. id. 0.50; Bottaro Filippo, id. id. 0.50; Raimondo Giovanni, id. id. 0.50; Verzino Pietro, id. id. 0.50; Vigliardi Gaetano, id. id. 0.50; Arduino Edoardo, id. id.0.50; Colla Massimo, id. id. 0.50; Crosio Francesco, id. idem 0.50; Giulitti Emerico, id. id. 0.50; Bellingeri Carlo, id. id. 0.50; Novaria Giuseppe, id. id. 0.50; Enrietto Giovanni, id. id. 0.50; Malinverno Alessandro, id. id. 0.50; Craffen Giuseppe, id. id. 0.50; Giacchetti Francesco, id. id. 0.50; Aitelli Carlo, id. id. 0.50; Bonansea Pietro, id. id. 0.50; Rossi Nicola, id. id.0.50; Grosso Giuseppe, id. id. 0.50; Libreri Giuseppe, id. id. 0.50; Bertana Ernesto, id. id. 0.50; Garaccioni Marcelio, id id.0.50; Magistrelli Clemente, g. magazz. id. 0.50; Manferdini Cesare, gestore id. Sealo, 3; Zunino Giuseppe, id. id. 1.50; Brivio Flaminio, sotto capo staz. id. 1.50; Conti Enrico, imp. id. 0.90: Verdebbio Carlo, id. id. 0.65; Basso Enrico, id. id. 0.50; Piccardi Giuseppe, id. id. 0.85; Rava Giacomo, id. id. 0.65; Bisagno Francesco, id. id. 0.65; Piola Fiorenzo, id. id. 0.75; Allara Maurizio, id. id. 0.90; Masino Guglielmo, id. id. 0.75; Demichelis Alessandro, id. id. 0.50; Ambrogio Alessandro, id. id. 0.50; Mezzabotta Mariano, id. id. 0.85; Mazzoleni Giovanni, capo staz. id. P. S. 1.50; Fornero Giuseppe, id. sotto capo id. 1; Manferdini Giuseppe, gestore id. 1.50; Blanchard Paolo, id. impiegato, 1; Massa-Bottini Enrico, id. id. 1; Gulino Giuseppe, id. id. 1; Gardini Giovanni, id. id. 1; Bonesio Attilio, id. id. 0.50; Affini Celso, id. id. 0.50; Cotto Domenico, id. id. 0.50; Pareto Enrico, id. id. 0.50; Bracco Egidio, id. id. 0.50; Gambini Vincenzo, id. id. 0.75; Reorda Luigi, id. id. 1; Agasso Pietro, id. id. 0.50; Castello Ernesto, id. id. 0.50; Farina Biagio, id. id. 1; Carlevaris G.: Batt.a, id. id. 1.25; Bruno Vittorio, id. id. 0.75; Bouchardy Carlo, id. id. 0.50; Gandolfo Alessandro, id. id. 0.80; Faccio Pietro, id. id. 1; Vassallo Lorenzo, id. id. 0.50; Tazzoli Luigi, id. id. 0.50.

Bosco Lorenzo, capo staz. Troffarello, 1.75; Bonino Anselmo, sotto capo id. 1.50; Testa Pietro, impiegato id. 1; Villanis Giuseppe, id. id. 1; Zublena Domenico, id. id. 1; DelCarretto Stefano, capo staz. Varazze, 0.50; Demaria Enrico, impiegato id. 0.50; Bruzza Pietro, assistente id. 0.50; Anselmino Alberto id. id. 0.50; Cieri Francesco, capo staz. Villafranca d'Asti, 1; Zanchi Tancredi, impiegato id. 1; Nani Antonio, capo stazione Villanova d'Asti, 2; Ferrero Giuseppe, impiegato id. 1; Faussone Giovanni, assistente id. 0.75; Stuardi Stefano, g. eccen. id. 0.50; Bajo Tomaso, id. id. 0.50; Sartirana Perpetuo, manovale id. 0.50; Visconte Sebastiano, id. id. 0.50; Garneri Giovanni, capo stazione Villastellone, 1; Malenchini Evaristo, id. Voltri, 1; Orighetti Giovanni, sotto capo id. 1; Castellano Francesco, impiegato id. 0.50; Revelli Luigi, id. id. 0.50; Grechi Giovanni, id. id. 1; Lava Oreste, id. id. 0.70.

*Personale viaggiante.*

Minoletti Giuseppe, capo cond. princ. Torino, 1; Cardellini Felice, contr. viagg. 0.50; Bottecchia Pietro, id. id. 0.50; Durando Carlo, id. id. 0.50; Marco G.: capo cond. id. 0.50; Massara Giovanni, g.a freno, id. 0.50; Carelli Filippo, id. id. 1; Romero Felice s. capo cond. princ. Alessandria, 1.50; Picco Luigi, contr. viagg., id. 1; Milano Giovenale, id. id. 1; Bona Pietro, capo cond. id. 0.50; Penzo Luigi, id. id. 1; Mornacco Sebastiano, id. id. 1; Campora Lorenzo, id. id. 1; Meotto Carlo, id. id. 0.50; Isella Giovanni, id. id. 0.50; Serafino Alessandro id. id. 1; Grappiola G.: Batt.a, id. id. 0.50; Follis Carlo, id. id. 0.50; Depaoli Bartolomeo, cond. id. 0.50; Bassino Giovanni id. id. 0.50; Sburlati Luigi, id. id. 1; Borsari Pio, id. id. 0.50; Bottazzi Pietro, id. id. 0.50; Balbiano Pietro, id. id. 0.50; Lasagno Federico, id. 0.50; Plenda Nicola, id. id. 0.50; Falletti Pietro, id. id. 0.50; Musso Bartolomeo, id. id. 0.50; Oddone Antonio, g.a freno, id. 0.50; Molinatto Ernesto, id. id. 0.50; Gerbino Teobaldo, id. id. 0.50; Rosso Giovanni, id. id. 1; Fantino Gabriele, id. id. 0.50; Fiore Pietro, id. id. 0.50; Brachetto Giuseppe, id. id. 0.50; Negri Carlo, id. id. 0.50; Lanfranco Luigi, id. id. 0.50; Taccone Pietro, id. id. 0.50; Piovano Francesco, id. id. 0.50; Pastonchi Davide, id. id. 0.50; Arpino Sebastiano, id. id. 0.50; Casalone Luigi, id. id. 0.50; Verzetto Pietro, id. provv. id. 0.50; Doglio Mattia, id. idem 0.50; Follis Pietro, id. id. 0.50; Ghelfi Pio, id. id. 0.50; Franchini Claudio, id. id. 0.50; Robotti Andrea, id. id. 0.50; Gatti Benedetto, id. id. 0.50; Bisio Giovanni, id. id. 0.50; Bellora Giuseppe, id. id. 0.50; Ravizza Stefano, id. id. 0.50; Brayda Bruno Giuseppe, id. provv. id. 0.50; Cossa Pietro, id. id.0.50; Dasso Virginio, id. id. 0.50; Sartoris Carlo, id. id. 0.50; Remotti Giuseppe, id. id. 0.50; Corte Teobaldo, id. id. 0.50; Rovero Gustavo, id. id. 0.50; Accumoli Luigi, id. id. 0.50; Bianchi Carlo, sotto capo conduttore principale, Genova, 0.50; Piccoli Fulvio, capo conduttore id. 0.50; Molliat Felice, capo conduttore, Saluzzo, 1.

*Traffico 3ª Divisione.*

Galleani Andrea, capo staz. Rapallo 1.05; Chapperon Odoardo, impiegato id. 0.75; Saletta Giuseppe, id. id. 0.75; Girotti Ferdinando, capo staz. Sarzana 1.05; Barsotto Antonio, impiegato id. 0.75; Galliano Davide, id. id. 0.60; Cottini Antonio, gestore id. 0.75.

*Trazione e Materiale*

Croce Carlo, capo sez. Milano 3; Berri Pietro, capo deposito id. 3; Lenzi Antonio, sotto capo dep. id. 1; Testa Bernardo, id. id. 1; Berruto Antonio, id. id. 1; Brunani Stefano, applicato id. 1; Laurella Iginio, id. id. 1; Mauri Luigi, capo verificatore 1.

*Proventi diversi.*

Fumagalli ing. Enrico, capo sez. Treviglio, 3; Tibiletti ing. Siro, capo riparto id. 2; Gasparetti ing. Italo, id. id. 2; Speroni ing. Luigi, id. id. 2.

---

*Riassunto generale delle oblazioni.*

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Controllo generale e contabilità centrale | | | | L. | 40.50 |
| Divisione dell'Economato | | | | » | 65.85 |
| Ispettorati sanitarii | | | | » | 30.75 |
| Servizio della trazione e del materiale | | | | » | 192.50 |
| Servizio della manutenzione e lavori. Uffici centrali | | | | » | 58.00 |
| id. | id. | id. | Materiale fisso | » | 34.50 |
| id. | id. | id. | 1ª Divisione | » | 131.90 |
| id. | id. | id. | 2ª id. | » | 37.00 |
| id. | id. | id. | 3ª id. | » | 67.00 |
| id. | id. | id. | 4ª id. | » | 188.35 |
| Traffico 1ª Divisione | | | | » | 496.83 |
| id. 2ª | id. | | | » | 585.28 |
| id. 3ª | id. | | | » | 383.91 |
| id. 4ª | id. | | | » | 318.60 |
| | | | | Totale L. | 2630.97 |

---

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 5ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3423 | 70 | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 571,130.55 | 561,205.95 | 9,924.60 | » |
| Merci a grande velocità . . | 187,137.50 | 179,490.60 | 7,646.90 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 784,665.95 | 798,519.60 | » | 13,853.65 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,542,934.00 | 1,539,216.15 | 3,717.85 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,181.25 | 10,736.06 | 1,445.19 | » |
| Totale della settimana. . . | 1,555,115.25 | 1,549,952.21 | 5,163.04 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 4 *febbrajo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 3,036,443.65 | 2,833,501.15 | 202,942.50 | » |
| Merci a grande velocità . . | 937,163.15 | 959,379.25 | » | 22,216.10 |
| Merci a piccola velocità . . | 3,685,720.26 | 3,679,424.13 | 6,296.13 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 7,659,327.06 | 7,472,304.53 | 187,022.53 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 57,591.30 | 56,135.09 | 1,456.21 | » |
| Totali . . . . . . . . | 7,716,918.36 | 7,528,439.62 | 188,478.74 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 5ª settimana . . . | 441.72 | 449.67 | — 7.95 | — 1.77 |
| Prodotti totali . . . . | 2,192.76 | 2,182.97 | + 9.79 | + 0.45 |

## Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana. — *Dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 334,780.34 | 231.53 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 337,779.49 | 233.60 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 2,999.15 | — 2.07 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 334,780.34 | 231.53 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 337,779.49 | 233.60 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 2,999.15 | — 2.07 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 117,256.32 | 102.95 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,082.— | 114,210.51 | 105.56 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 57.— | + 3,045.81 | — 2.61 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139.— | 117,256.32 | 102.95 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,082.— | 114,210.51 | 105.56 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 57.— | + 3,045.81 | — 2.61 |

## Strade Ferrate Romane

47ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 536,038.12 | 16,980.84 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 676,739.08 | 21,438.01 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | |
| Differenza ( in meno. . . | — | 140,700.96 | 4,457.17 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 9.bre 1877 . | 1,646 | 24,610,437.49 | 16,587.70 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 24,297,837.45 | 16,372.11 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 312,600.04 | 215.59 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | Linea Vicenza-Schio Quantità | Linea Vicenza-Schio Importo | Linea Treviso-Vicenza Quantità | Linea Treviso-Vicenza Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# ANNUNZI



# PROVINCIA DI TORINO

**Consorzio per la costruzione di un Ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada da Pinerolo a San Secondo.**

## AVVISO DI SEGUÌTO DELIBERAMENTO

*Nel primo* incanto tenutosi oggi in Torino nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente *Avviso d'Asta*, per l'appalto, nell'interesse del Consorzio dei Comuni di San Secondo, Pinerolo, Prarostino ed Abbadia Alpina, dei lavori e provviste per la costruzione di un Ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada consortile da Pinerolo a San Secondo, essendosi deliberato il lotto secondo consistente nella provvista e collocamento delle travate in ferro e loro accessorii, ed ottenuto il ribasso di L. 24.05 per cento sull'ammontare dell'appalto, il prezzo approssimativo del lotto suddetto venne ridotto a L. 31,899.

Si avverte perciò il pubblico, che il termine utile per fare la diminuzione non minore del 20° al prezzo suddetto di deliberamento scadrà il 21 febbraio corrente a mezzodì.

*Torino*, 6 *febbraio* 1878.

*Il Presidente del Consorzio*
**TROMBOTTO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## Consorzio per la costruzione di un ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone, lungo la strada da Pinerolo a San Secondo.

### AVVISO DI SECONDO INCANTO

Negli incanti, che nell'interesse del Consorzio dei Comuni di San Secondo, Pinerolo, Prarostino, ed Abbadia Alpina, ed a tenore del precedente Avviso d'Asta, ebbero luogo oggi negli Ufficii della Provincia di Torino per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un Ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada consortile da Pinerolo a San Secondo, essendo andato deserto il

**1° lotto comprendente tutti i lavori di muratura, scavi, riempimenti di terra e simili, per il prezzo totale approssimativo di lire 25,000;**

Si fa noto al pubblico che nel giorno di giovedì 14 corrente, alle ore 11 antimeridiane, in Torino, nell'Ufficio Provinciale, avanti il Presidente del Consorzio predetto, o di un Membro di esso dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto del lotto suindicato.

L'incanto seguirà col metodo dei partiti segreti, e si farà luogo a deliberamento qualunque *sia* il numero dei concorrenti e delle offerte, a favore del miglior offerente in ribasso di un tanto per cento sui prezzi normali stabiliti a misura nei relativi elenchi.

Le offerte di ribasso, per essere valide, dovranno essere superiori od almeno eguali al *minimum* fissato nella scheda dell'Amministrazione consortile; le medesime dovranno farsi sopra un foglio di carta bollata da una lira, in piego suggellato; sarà in facoltà dell'Amministrazione consortile di ricusare le offerte che non credesse di sua convenienza; saranno osservate nel resto le formalità prescritte dal regolamento generale approvato con Regio decreto 4 settembre 1870.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 21 febbraio suddetto a mezzodì.

Per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso i suddetti Uffizi della Provincia i disegni, la perizia ed il Capitolato che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di opportuni certificati, ed a garanzia delle loro offerte, depositare provvisoriamente a mani del segretario, prima dell'apertura dell'incanto, la somma di L. 2500 in numerario od in equivalenti titoli sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa centrale dello Stato a ciò autorizzata, della somma in numerario di L. 6000, od in titoli di rendita sul Debito pubblico al portatore al valore di Borsa, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, 6 febbraio* 1878.

*Il Presidente del Consorzio*
**TROMBOTTO.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 20 Febbraio 1878 N.° 8.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Prodotti ferroviarii mensili* (*Ottobre e novembre* 1877) — *I* TRAMS *a cavalli ed a vapore* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Guida degli Azionisti* — *Prodotti settimanali delle strade ferrate* — *Annunzi*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Ottobre e novembre 1877)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici riceviamo, soltanto in questi giorni e quasi contemporaneamente, i prospetti dei prodotti riferibili ai mesi di ottobre e novembre 1877, confrontati con quelli dell'ottobre e novembre 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Il prodotto generale lordo pel mese di ottobre (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 14,452,309, ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| **Viaggiatori** . . . . . . . . . . . . | L. | 6,438,686 |
| **Bagagli** . . . . . . . . . . . . . . | » | 280,483 |
| **Merci a grande velocità** . . . . . . | » | 1,414,363 |
| **Id. a piccola velocità** . . . . . . | » | 6,213,500 |
| **Prodotti diversi** . . . . . . . . . . | » | 105,277 |
| Totale | L. | 14,452,309 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. | 8,576,424 | L. | 8,573,873 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . . | » | 1,423,904 | » | 1,429,789 |
| » Romane . . . . | » | 2,220,682 | » | 2,569,762 |
| » Meridionali . . . | » | 2,019,849 | » | 2,455,995 |
| » Sarde . . . . . | » | 92,365 | » | 90,236 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » | 37,727 | » | 39,739 |
| » Torino-Rivoli . . | » | 13,299 | » | 12,350 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 20,964 | » | 18,409 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 47,095 | » | » |
| Totale | L. | 14,452,309 | L. | 15,190,153 |

(*) Vedi *Monitore* N. 2 a. c.

Si ebbe dunque nell'ottobre 1877 una diminuzione totale di L. 737,844.

Diminuirono le ferrovie esercite dalla Società del Sud dell'Austria di L. 5,885; le Romane di L. 349,080; le Meridionali di L. 436,146; e la Torino-Lanzo di L. 2,012.

Aumentarono le ferrovie dello Stato di L. 2,551; le Sarde di L. 2,129; la Torino-Rivoli di L. 949; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 2,555; e si ebbero inoltre L. 47,095 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nell'ottobre 1876 non erano in esercizio.

Notisi che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'ottobre 1876 era di chil. 7900, nell'ottobre 1877 ascendeva invece a chil. 8175, essendosi nel mese stesso aggiunti altri chil. 48 agli 8127 del mese precedente, per l'apertura della linea Padova-Bassano.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto ottobre 1877, in confronto con quelli dello stesso periodo del 1876, furono i seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . | L. | 72,768,053 | L. | 71,712,917 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . | » | 12,029,197 | » | 11,749,751 |
| » Romane . . . | » | 22,778,266 | » | 22,083,396 |
| » Meridionali . . | » | 18,525,311 | » | 17,902,623 |
| » Sarde . . . . | » | 844,842 | » | 863,754 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . | » | 372,978 | » | 343,617 |
| » Torino-Rivoli . | » | 120,118 | » | 107,308 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . . . | » | 174,951 | » | 35,181 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . | » | 74,365 | » | » |
| Totale | L. | 127,688,081 | L. | 124,798,547 |

Si ebbe pertanto nel 1877 un aumento totale di lire 2,889,534. Aumentarono le ferrovie dello Stato di lire 1,055,136; quelle esercite dalla Società Austriaca di lire

279,446; le Romane di lire 694,870; le Meridionali di lire 622,688; la Torino-Lanzo di lire 29,361; la Torino-Rivoli di lire 12,810; e la Vicenza-Thiene-Schio di lire 139,770. Si ebbero inoltre lire 74,365 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel 1876 non erano in esercizio.

Soltanto le Sarde ebbero una diminuzione di L. 18,912.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di ottobre 1877, confrontato con quello del 1876, presenta le cifre seguenti:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . . L. | 2,323 | L. 2,458 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . . . . . . » | 1,522 | » 1,529 |
| » Romane . . . . . . . . » | 1,348 | » 1,560 |
| » Meridionali . . . . . . » | 1,392 | » 1,693 |
| » Sarde . . . . . . . . . » | 464 | » 453 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . » | 1,178 | » 1,241 |
| » Torino-Rivoli . . . . . . » | 1,108 | » 1,029 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . » | 698 | » 613 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . . . » | 506 | » » |
| Media complessiva L. | 1,786 | L. 1,949 |

Si ebbe dunque nel 1877 una diminuzione in media di L. 163; cioè diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 135; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 7; le Romane di L. 212; le Meridionali di L. 301; e la Torino-Lanzo di L. 63. Aumentarono invece le Sarde di L. 11; la Torino-Rivoli di L. 79; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 85.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto ottobre 1877, confrontato con quello dello stesso periodo del 1876, presenta le cifre seguenti:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . . L. | 20,085 | L. 20,993 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . . . . . . . » | 12,865 | » 12,675 |
| » Romane . . . . . . . » | 13,830 | » 13,408 |
| » Meridionali . . . . . . . » | 12,776 | » 12,346 |
| » Sarde . . . . . . . . . » | 4,245 | » 4,340 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . » | 11,635 | » 13,744 |
| » Torino-Rivoli . . . . . » | 10,009 | » 8,942 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . » | 5,831 | » 5,863 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . . . » | 3,913 | » » |
| Media complessiva L. | 16,067 | L. 16,245 |

Si ebbe quindi nel 1877 una diminuzione di L. 178; cioè diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 908; le Sarde di L. 95; la Torino-Lanzo di L. 2,089; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 32. Aumentarono invece le ferrovie esercite dalla Società Austriaca di L. 190; le Romane di L. 422; le Meridionali di L. 430; e la Torino-Rivoli di L. 1,067.

La navigazione sui laghi diede poi nel mese di ottobre 1877 il prodotto generale di L. 108,069, cioè con diminuzione di L. 1,194 in confronto del 1876; e pel periodo dal 1° gennaio a tutto ottobre, diede il prodotto generale di L. 802,926, cioè con diminuzione di L. 40,796 in confronto dell'eguale periodo del 1876.

— Il prodotto generale del mese di novembre 1877 ascese a L. 12,991,865, composto come segue:

| | |
|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . . . . L. | 5,822,765 |
| Bagagli . . . . . . . . . . . . » | 253,090 |
| Merci a grande velocità . . . . . . » | 1,292,422 |
| Id. a piccola velocità . . . . . . » | 4,581,601 |
| Prodotti diversi . . . . . . . . . » | 41,987 |
| Totale L. | 12,991,865 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . L. | 7,563,131 | L. 7,595,745 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . . » | 1,244,657 | » 1,255,479 |
| » Romane . . . . » | 2,102,118 | » 2,624,886 |
| » Meridionali . . . » | 1,892,597 | » 2,098,835 |
| » Sarde . . . . . » | 78,772 | » 80,987 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . » | 33,455 | » 36,003 |
| » Torino-Rivoli . . » | 11,392 | » 10,125 |
| » Vicenza-Thiene-Schio » | 19,978 | » 22,464 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . » | 45,765 | » |
| Totale L. | 12,991,865 | L. 13,724,524 |

Si ebbe dunque nel novembre 1877 una diminuzione di L. 732,659; cioè diminuirono le ferrovie dello Stato di lire 32,614; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 10,822; le Romane di L. 522,768; le Meridionali di L. 206,238; le Sarde di L. 2,215; la Torino-Lanzo di L. 2,548; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 2,486.

Aumentò la sola linea Torino-Rivoli di L. 1,267; e si aggiunsero poi L. 45,765 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel novembre 1876 non erano in esercizio.

Notisi che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel novembre 1876 era di chil. 7916, nel novembre 1877 ascendeva invece a chil. 8186, essendosi nel mese stesso aggiunti altri chil. 11 agli 8175 del mese precedente, per l'apertura del tronco Balvano-Baragiano, della rete Calabro-Sicula.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto novembre 1877, in confronto con quelli dello stesso periodo del 1876, furono i seguenti:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . L. | 80,522,634 | L. 79,308,662 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca . » | 13,405,540 | » 13,005,233 |
| » Romane . . . » | 24,901,493 | » 24,708,279 |
| » Meridionali . . » | 20,417,908 | » 20,001,458 |
| » Sarde . . . . » | 923,614 | » 944,741 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . » | 406,433 | » 379,620 |
| » Torino-Rivoli . » | 131,510 | » 117,433 |
| » Vicen.-Thiene-Sch. » | 195,228 | » 57,645 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano » | 124,354 | » » |
| Totale L. | 141,028,714 | L. 138,523,071 |

Si ebbe pertanto nel 1877 un aumento di L. 2,505,643; cioè aumentarono le ferrovie dello Stato di L. 1,213,972; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 400,307; le Romane di L. 193,214; le Meridionali di L. 416,450; la Torino-Lanzo di L. 26,813; la Torino-Rivoli di L. 14,077; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 137.83; e si ebbero pure in ag-

giunta L. 124,354 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che non erano in esercizio nel 1876. Diminuirono soltanto le Sarde per L. 21,127.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di novembre 1877, confrontato con quello del novembre 1876, presenta le cifre seguenti:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. 2,044 | L. 2,149 |
| » esercite dalla Soc. Sud-Austr. | » 1,331 | » 1,342 |
| » Romane | » 1,276 | » 1,593 |
| » Meridionali | » 1,305 | » 1,447 |
| » Sarde | » 395 | » 406 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » 1,045 | » 1,125 |
| » Torino-Rivoli | » 949 | » 843 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » 665 | » 748 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » 423 | » » |
| Media complessiva | L. 1,601 | L. 1,751 |

Si ebbe dunque nel 1877 una diminuzione di L. 150; cioè diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 105; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 11; le Romane di L. 317; le Meridionali di L. 142; le Sarde di L. 11; la Torino-Lanzo di L. 80; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 83. Aumentò la sola Torino-Rivoli di L. 106.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto novembre 1877, in confronto con quello dell'eguale periodo del 1876, presenta le cifre seguenti:

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. 22,182 | L. 23,149 |
| » esercite dalla Soc. Sud-Austr. | » 14,337 | » 14,014 |
| » Romane | » 15,119 | » 15,001 |
| » Meridionali | » 14,081 | » 13,794 |
| » Sarde | » 4,641 | » 4,747 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » 12,701 | » 15,184 |
| » Torino-Rivoli | » 10,959 | » 9,786 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » 6,507 | » 7,205 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » 4,605 | » » |
| Media complessiva | L. 17,712 | L. 18,001 |

Si ebbe dunque nel 1877 una diminuzione di L. 289; cioè diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 967; le Sarde di L. 106; la Torino-Lanzo di L. 2,483; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 608. Aumentarono invece le ferrovie esercite dalla Società Austriaca di L. 323; le Romane di L. 118; le Meridionali di L. 287; e le Torino-Rivoli di L. 1,173.

Quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto generale del mese di novembre 1877 ascese a L. 78,033, cioè con una diminuzione di L. 2676 in confronto del novembre 1876; ed il prodotto generale dal 1° gennaio a tutto novembre 1877 ascese a L. 883,718, cioè con una diminuzione di L. 40,712 in confronto dell'eguale periodo del 1876.

## I *TRAMS* A CAVALLI ED A VAPORE

Lo sviluppo che va prendendo in Italia, non meno che all'estero, la costruzione delle ferrovie economiche conosciute col nome di *tramways*, richiede manifestamente nuovi e particolari provvedimenti legislativi, a cui non si poteva pensare in passato; e quindi crediamo utile il raccogliere le osservazioni e proposte degli uomini competenti, allo scopo di meglio illuminare l'opinione pubblica e favorire la discussione dell'importante argomento sotto i molteplici suoi aspetti.

Riferiamo pertanto di buon grado, dalla *Perseveranza* di alcuni giorni fa, il seguente articolo, relativo ad una recente deliberazione del Consiglio provinciale di Milano, alla quale accennammo già nel nostro numero del 30 gennaio p. p.:

Fu nei passati giorni agitata nel nostro Consiglio provinciale (Milano) la questione della mancanza in Italia di norme legislative intorno ai *trams*, e della legalità delle concessioni date dal Comune e dalla Provincia ad alcune Compagnie pel loro esercizio in città e fuori sulle strade provinciali. È un argomento della più alta importanza economica, e che merita di essere largamente discusso e rischiarato per non cadere in equivoci e confusioni.

Apro il testo della nostra legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865, legge che tuttora regola il nostro diritto in proposito; e leggo agli articoli 206 e 207 la distinzione delle ferrovie in due grandi classi, cioè di ferrovie pubbliche, e ferrovie private: « Sono pubbliche, ivi è detto, quelle destinate al servizio pubblico pel trasporto di persone o di merci; sono private quelle che un privato od una Società costruisce esclusivamente per l'esercizio d'un commercio, d'una industria, o di un uso qualunque suo proprio ». — Indi prosegue: « Le ferrovie private si dividono in due categorie: la prima categoria comprende quelle che corrono esclusivamente su terreni appartenenti a chi le costruisce, senza intersecare od in alcun modo interessare alcuna proprietà pubblica o privata. La seconda comprende quelle che toccano in qualsivoglia modo la proprietà altrui, le pubbliche vie di comunicazione, corsi d'acqua pubblici ed ogni altro sito ed opera pubblica. La ingerenza del Ministero dei lavori pubblici per la costruzione e l'esercizio delle strade di prima categoria è limitata a quanto concerne l'igiene e la sicurezza pubblica; per quelle di seconda categoria si estenderà inoltre *alla preventiva approvazione* dei piani esecutivi ».

E continua all'art. 210: « Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria sono esercitate con forze *animali* o fisiche, secondo il previsto nella rispettiva concessione. È vietato di variare la specie di motore prevista, senza l'autorizzazione del Ministero ».

È chiaro da queste precise disposizioni di legge, che i *trams* sono disciplinati dalle stesse norme delle ferrovie comuni, nelle prescrizioni generali almeno, se non nei dettagli, che possono modificarsi a norma delle speciali circostanze, e salva l'approvazione ministeriale (*).

(*) Vedi, a questo proposito, la recente concessione alla Società Belga indicata nel nostro numero del 13 corrente.

LA RED.

Che altro sono, infatti, i *trams* se non ferrovie a trazione animale? Esse quindi, quando sono ricavate ed esercitate sul suolo pubblico, entrano a far parte delle ferrovie private di seconda categoria, e sono soggette alle norme e discipline volute dalla legge per quel genere di strade. Che se la legge non ha adoperata la parola di *trams* o *tramways*, come oggi si denominano, fu evidentemente pel motivo che a quell'epoca la parola non era entrata nell'uso comune, mentre le poche fino allora attuate a Parigi ed in altre parti del continente europeo solevano chiamarsi *ferrovie americane*.

Qui però c'è a farsi una importante distinzione, ed è questa: che, mentre per le ferrovie pubbliche occorre un decreto di pubblica utilità onde autorizzare le espropriazioni forzate, per le ferrovie private da ricavarsi interamente su terreni di ragione di chi le costruisce, sieno essi individui, Comuni o Provincie, basta l'*approvazione* governativa per ciò che riguarda l'igiene e la sicurezza pubblica, e l'approvazione dei piani esecutivi; mentre *la facoltà di dare concessioni* è lasciata al Comune od alla Provincia, che in questo caso non fanno che usare del loro diritto di proprietà, come farebbe un privato nell'affidare a terzi la costruzione e l'esercizio di una industria qualunque sul suo fondo.

È questo un tema che ora agita grandemente l'opinione pubblica e la polemica degli economisti in Francia; dove, trattandosi appunto della proposta di una speciale legge sui *trams*, in appoggio ad un voto del Consiglio di Stato, che estende il diritto riservato al Governo di approvazione od autorizzazione a quello di dar concessioni, lo Stato ha avocato a sè solo la facoltà di concedere la costruzione e l'esercizio dei *trams*, quantunque cadenti sul suolo di proprietà comunale o dipartimentale. Ha quindi ammesso il principio che le concessioni stesse saranno fatte esclusivamente dallo Stato ed ai soli Comuni e Dipartimenti, escludendo l'intervento diretto delle Compagnie e dei privati; ma ammettendo però che detti Corpi morali possano alienare a privati le concessioni, fermi i patti da essi stipulati col Governo, e coll'aggiunta di quelle condizioni speciali, d'indole puramente finanziaria, che i predetti Corpi morali credessero di concordare, nel bene de' loro amministrati.

In appoggio quindi a questi principii, e nel concetto di uniformare ad un tipo tutte le concessioni dello Stato in materia, il Ministro di Francia, d'accordo col Consiglio di Stato, ha formulato un Capitolato generale per la concessione dei *trams* ai Comuni e Dipartimenti, in data 21 dicembre 1876, al quale va unita una formula o tipo della relativa retrocessione alle Compagnie o privati. Con questa proposta, che ci pare molto savia, nel mentre vengono sotto un'unica forma disciplinate tutte le concessioni di questa specie, e viene semplificata la trattazione di un genere di domande che va tutto giorno aumentandosi, si lascia campo ai Corpi morali interessati di stipulare nelle sub-concessioni tutte quelle clausole che credessero opportune nei singoli casi, sia per riguardo alla durata del contratto, sia per riguardo ai depositi di garanzia, sia finalmente per riguardo alle sovvenzioni o canoni onerosi all'una od all'altra parte.

Se non che, in esso Capitolato il Consiglio di Stato (art. 17 e 18), forse eccedendo i limiti della legittima ingerenza del Governo, ha creduto di stabilire che, allo spirare della concessione, lo Stato entrerà immediatamente nel godimento delle strade e loro accessorii, siano esse poste su vie nazionali, dipartimentali, comunali o vicinali, da essere dal concessionario retrocesse in buono stato. Questa esorbitanza, che porta con sè confusione di proprietà del suolo pubblico, od almeno una gravosa servitù ingiustificata, è quella che principalmente agita ivi il pubblico, e che fece finora ritardare la approvazione ed emanazione della proposta legge.

Ma, tornando al tema, si domanda: era nella facoltà del nostro Consiglio provinciale, nel caso concreto delle domande delle Compagnie di Saronno e di Vaprio, di concedere il cambio di motori, senza la autorizzazione del Ministero voluta dal citato art. 216? Veramente, il testo della legge non accennando se detta autorizzazione abbia ad essere preventiva o meno, non può in proposito farsi grave appunto alla presa deliberazione. Se non che una conveniente prudenza avrebbe suggerito che la Deputazione provinciale, prima di chiamare il Consiglio a deliberare in argomento, si fosse munita della autorizzazione stessa, per non esporsi ad uno spiacevole insuccesso nel caso di mancata approvazione.

Un'ultima osservazione credo di dover esporre a suffragare la mia proposta di sospensione a deliberare sull'argomento e riprendere coi concessionarii le trattative perchè il *tram*, servito col vapore, fosse assolutamente separato dalla via comune, almeno con una siepe od uno steccato. Questa mia proposta era basata sul testo della legge, il quale all'art. 211 dice: « Le ferrovie pubbliche e le private di seconda categoria saranno separate dalle proprietà laterali con siepi vive, muri od altra specie di chiusura stabile e permanente. Potrà solo farsi una eccezione per le ferrovie o loro tratti, l'esercizio dei quali fosse esclusivamente fatto con forze animali ». Il testo è chiaro ed esplicito, nè lo stesso Ministero potrebbe derogarvi senza una nuova legge. La sicurezza pubblica, d'altronde, vi è troppo interessata. Nè basta il dire che dalle prove sinora fatte sul *tram* di Saronno non ne è nato alcun serio inconveniente. Le prove sono troppo recenti ed incomplete per poterle ammettere come decisive.

Nel momento attuale, in cui si agita con tanto calore la questione dei *trams*, lasciando per ora da parte le questioni tecniche ed economiche, delle quali mi riservo di trattare nel seno del nostro Collegio degli ingegneri, ho creduto opportuno di stendere questa mia nota, risguardante lo stato della nostra legislazione in argomento, onde rischiarare, per quanto sta in me, l'argomento nuovo a gran parte del nostro pubblico.

*Ing.* Luigi Tatti.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 19 febbraio.

Permettete che io, avendo di molte ragioni per prestare assai fede alle particolari mie informazioni, in parte soltanto confermi e in parte rettifichi quelle trasmessevi la scorsa settimana, all'ultima ora, da un vostro corrispondente straordinario di Roma, intorno al provvedimento

provvisorio per l'esercizio delle ferrovie dell' Alta Italia, divenuto una necessità impellente per il Governo.

Due nomi saltano facilmente in capo e corrono spontaneamente alle labbra, come i più indicati negoziatori per l'esecuzione dell'anzidetto esercizio provvisorio: il signor Cavallier, quale incaricato dal barone di Rothschild, ossia della Südbahn; e il comm. Balduino, quale rappresentante il gruppo firmatario della Convenzione per l'esercizio della rete Mediterranea. E si pronunziano, non a caso, due altri nomi di concorrenti all'affare: uno, ben noto in Italia, l'on. deputato Breda; l'altro, il banchiere Coen di Anversa. Ma trattative serie, ma negoziati concreti, che accennino anche soltanto, non dirò ad un prossimo, ma bensì ad un probabile successo, non se ne intavolarono ancora, ve lo garantisco.

Come poi il Gabinetto Depretis reputi lecito anche solo di pensare a stringere un contratto d'esercizio, sia pure provvisorio, con altri all'infuori degli stipulatori delle Convenzioni 20 novembre 1877, senza essersi prima sciolto dai solenni impegni incontrati con questi, io proprio non arrivo a comprendere. Ripeterò sino alla stucchevolezza, chiedendone scusa ai vostri lettori perchè amo le posizioni nette, ch'io non feci mai politica nelle colonne del *Monitore*, ed avrebbe quindi torto chiunque reputasse le mie parole dettate da spirito di parte. Bensì sollevai altre volte, e solleverò sempre con quanta voce potrò avere in capitolo, questioni di moralità e onestà. Dove siamo giunti oramai, e dove precipiteremo fra poco, se il Governo italiano s'inspira alle nozioni morali dell'Arabo, il quale sostiene di poter dire *si* e *no* nella questione medesima, perchè padrone assoluto della propria parola; se ripete a momenti a momenti, ogni giorno, il selvaggio motto del sedicente civilizzatore Vicerè d'Egitto: « Je m'enfiche pas mal de ma parole »? Nè mi si vorrà manco tassare di esagerazione, perchè io, a dimostrarvi come si corra a rompicollo sul colpevole cammino della mancante fede governativa, corrobori le mie parole col citarvi due freschi esempi, mettendo pure da banda l'esempio massimo delle Convenzioni abbandonate.

Di uno avete già dato voi stessi, nel precedente numero del vostro periodico, il triste annunzio sommario: il Ministero dei lavori pubblici, che si era già impegnato, con parola parlata e scritta, ad approvare la Convenzione conchiusa tra il cav. Reinfeld e l'Amministrazione dell'Alta Italia per l' esercizio della linea già a cavalli Settimo-Rivarolo, trasformata in ferrovia ordinaria, disdisse testè la propria approvazione, perchè così richiede il proprio interesse, non credendosi *legalmente* obbligato alla medesima; e forse non lo sarà. Ma non si danno obbligazioni vere, solenni, anche quando, per la loro forma, sfuggono forse alla sanzione dei tribunali? Il cav. Reinfeld, confidando nella immutabilità delle deliberazioni ministeriali, spese, mi si assicura, la bagattella di un milione e centomila lire nella trasformazione della sua linea; ed ora, se non vuole chiuderla (s'immagini ognuno con quanto danno per il pubblico e per sè stesso), deve esercitarla egli medesimo, con quali enormi svantaggi per lui a fronte del contratto coll'Amministrazione dell'Alta Italia, è anche facile l' immaginare. So che il Ministero, modificando già in qualche modo i suoi primitivi intendimenti, ritornò sulla negata approvazione, e sottoporrà la questione al Consiglio delle strade ferrate. Ma non è, sfortunatamente ovvio, il presentire il suo verdetto d'assoluzione per gli obblighi del Governo, se uno ne emise testè in tal senso, relativamente ad una questione consimile alla preccitata nella sostanza, ed anche più compromettente nella forma? Fu lunga assai la *via crucis* battuta dalla Società della ferrovia Modena-Mantova per ottenere l'approvazione ministeriale del Capitolato d'appalto per l'esercizio della propria linea, dato anche, come si sa, all'Alta Italia. Quando, come Dio volle, un bel giorno, alcuni mesi sono, la Società riceve l'*annunzio ufficiale* della firma del sospirato Decreto Reale. Sapete ora che cosa è avvenuto? Cosa incredibile, ma vera! Il Decreto Reale non si rinviene, nè per terra, nè per mare; si sottopongono i fatti al Consiglio delle strade ferrate con parere ministeriale (mi affretto a rendere giustizia) favorevolissimo alle ragioni della Società, ma il Consiglio invece sentenzia che non si deve approvare il Capitolato in discorso.

È verissimo che, tanto questo, quanto quello del Reinfeld, non essendo stati conchiusi nei termini precisi del Capitolato per l'esercizio della rete Mediterranea, nella *remota ipotesi* della esecuzione della relativa Convenzione, potrebbe la Società sollevare pretese. Ma perchè, in un caso, non si è addirittura provveduto, come era debito, ad approvare il contratto prima di firmare le Convenzioni? e peggio nell'altro caso, si annunzia ufficialmente un Decreto Reale, che poi non si trova? Ebbene, tutto ciò non è giusto, non è equo, non è decoroso pel Governo; se ha errato per omissione, assuma la responsabilità delle conseguenze, e non aggiunga al fallo una colpa: il paese comporterà assai più facilmente e più lietamente un danno al pubblico erario, che non una macchia all'onore del proprio Governo. —

Non furono stabiliti ancora gli accordi definitivi per la intenzionale modificazione dell'orario generale tra i delegati del Ministero e quelli delle Ferrovie dell'Alta Italia. Sembra si avesse in animo, da principio, d'introdurre numerose mutazioni, e sembra adesso invece siasi deliberato di mutare il meno possibile. Certo, che la formazione di un orario, creduta dal volgo la cosa più semplice del mondo, è in realtà una delle più complicate e difficili, dovendosi provvedere a mille interessi, bisogni e desiderii e capricci diversi, quando non sono assolutamente opposti. —

Poca importanza hanno i progetti discussi e approvati nelle ultime sedute del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tolta forse la bonificazione del lago fiume grande nell'Agro Brindisino, la quale arrecherà miglioramenti notevoli alla salute della popolazione ed alla coltura delle terre. Opere di difesa e di consolidamento della frana di S. Agata nella linea Lercara-S. Pietro, delle Calabro-Sicule; lavori di difesa alla sponda sinistra del fiume Taro in provincia di Parma; nuova direzione da darsi alle acque del fiume Lomone in provincia di Ravenna; un tronco di strada provinciale nella provincia di Salerno, ed una strada mulattiera nel bosco demaniale di Gallipoli, — eccovi i dianzi accennati progetti.

B.

L'ILLUMINAZIONE A GAZ SULLE FERROVIE TEDESCHE.

*Berlino, febbraio 1878.*

Quantunque l'illuminazione a gaz delle vetture ferroviarie sia cosa già da gran tempo nota nel suo principio, gli è pur sempre interessante il considerare i successivi svolgimenti della questione, quando ciò può servire d'incitamento a nuovi studii, ed a pratiche e sempre più estese applicazioni. In Germania, per esempio, il detto modo d'illuminazione va prendendo un grandissimo sviluppo, e numerose sono le Compagnie che già l'hanno adottata. Basta citare, fra le altre, le ferrovie dell'Hannover, la Bergisch-Märkisch Gesellschaft, le Società Berlino-Potsdam-Magdeburgo e Berlino-Dresda, ecc.

In tutte le disposizioni introdotte prevale il sistema dell'illuminazione indipendente per ogni vagone, in cui cioè ogni vagone porta con sè il proprio quantitativo di gaz da consumare. Per un paese come la Germania, ove le reti sono così intricate, ove ad ogni tratto succedono scomposizioni di treni, il sistema assai più economico di uno o più recipienti contenuti in un solo vagone, quello a bagagli per esempio, non sarebbe più applicabile.

Ecco pertanto quale disposizione venne applicata recentemente ai vagoni della ferrovia Berlino-Magdeburgo, e che mi fu dato visitare con maggior dettaglio. Ivi il gaz si adopera per l'illuminazione delle 3 classi, e la sola differenza fra una classe e l'altra sta nel numero delle fiamme. Per le due prime, ogni compartimento è munito di una lampada, mentre nella terza una sola fiamma serve a due compartimenti attigui. Ciò dà origine ad una differenza nel numero e capacità dei serbatoj, ma per tutto il rimanente il sistema è assolutamente identico.

Il gaz viene compresso entro recipienti situati sotto alle vetture e fissi al telaio delle medesime. I recipienti sono in numero di 2 per le vetture di prima e seconda classe, che hanno da 5 a 6 fiamme; ed in numero di una per le vetture di terza, che hanno soltanto 3 fiamme. Giova qui notare che le vetture della Società Berlino-Magdeburgo sono per lo più a tre assi, ed hanno da 5 a 6 compartimenti; la detta linea difatti, una delle prime costrutte in Germania, non presenta alcuna difficoltà di tracciato, e comporta perciò delle vetture di grande lunghezza.

I recipienti cilindrici hanno il diametro di m. 0.45 e la lunghezza di m. 1.60, quando sono in numero di due; quando il recipiente è unico, le dimensioni sono un po' maggiori in quanto al diametro. Ad una estremità i serbatoj sono muniti: 1° di un rubinetto ad alta pressione per il loro riempimento, il quale è protetto da un involucro, allorchè siffatta operazione è compiuta; 2° di un piccolo manometro metallico, che indica ad ogni istante la pressione disponibile. Allorchè i recipienti per uno stesso vagone sono in numero di due, essi sono messi in comunicazione l'uno coll'altro per mezzo di un tubetto di rame.

La pressione iniziale con cui si comprime il gaz è di circa 8 atmosfere. Peraltro, la pressione al becco è solamente di 20 millimetri d'acqua. Esiste perciò all'uscita del gaz dai recipienti, ed infisso del pari alla parte inferiore del telaio, un apparecchio regolatore a valvola. Questo apparecchio, costrutto da Julius Pintsch di Berlino, costituisce una privativa del medesimo, ed offre come particolarità che la forza antagonista, anzichè da una membrana di caoutchouc carica di pesi, è costituita in esso da una molla.

Dal regolatore si diparte la condotta, che percorre prima verticalmente una delle pareti minori del vagone, sul qual tratto trovasi il rubinetto principale, e poscia si estende longitudinalmente sul tetto; gli è di quì infine che si fanno le varie prese di gaz per l'illuminazione dei compartimenti. Nel sistema però, di cui ora parliamo, havvi ciò di notevole, che non esiste una lampada propriamente detta: al sito corrispondente havvi semplicemente un tubo ricurvo articolato alla condotta, il quale termina in un *bruleur* a ventaglio. Questo becco, allorchè è a posto, si trova rinchiuso in una calotta emisferica di vetro, identica a quella delle consuete lampade ad olio dei vagoni: la detta calotta si appoggia, mediante un orlo, ad apposito risalto. Il tutto poi è ricoperto da un riflettore mobile e da un coperchio a doppia parete, costituente nel loro insieme tiraggio e camino.

L'articolazione del tubo porta-becco alla condotta del tetto è munita di un rubinetto a vite, talchè ogni *bruleur* può essere all'occorrenza isolato.

Fino ad ora, la Compagnia Berlino-Magdeburgo non fabbrica il proprio gaz: i serbatoj dei vagoni vengono riempiuti nella poco distante officina della Società Berlino-Dresda. La quantità di gaz compresso nei recipienti serve per 16 ore d'illuminazione, ossia per 48 ore di viaggio consecutive; ed all'occorrenza in Aquisgrana, presso l'officina *Bergisch-Märkisch Gesellschaft*, si possono nuovamente riempire quei vagoni che fanno il servizio diretto pel Belgio e per la Francia.

Per ovviare, del resto, all'inconveniente di un'improvvisa mancanza di gaz, esistono in Stazione a Berlino i così detti *vagoni-serbatoj*. Sono questi dei lunghi carri scoperti, a sponde basse ed a 3 coppie di ruote, sui quali sono fissate, con traverse di legno, due robusti recipienti cilindrici di lamiera di ferro, aventi 7 metri di lunghezza ed 1 metro di diametro. In questi recipienti di riserva si comprime del gaz a 10 atmosfere, e nelle condizioni normali essi devono essere sempre pieni di gaz sotto tale pressione.

L'intiero impianto, che abbiamo sommariamente descritto, è dovuto al predetto fabbricante Pintsch, il quale ha pressocchè impiantato tutte le illuminazioni a gaz esistenti oggidì sulle ferrovie tedesche, e, non ha guari, anche alcuna in Inghilterra.

Il prezzo di costo è ancora il lato debole del sistema. Abbenchè già di molto diminuito, esso ascende tuttora ad 800 marchi per l'illuminazione di un vagone con 6 fiamme; il che equivale, escluso l'aggio, a 1000 lire italiane. Il prezzo di primo impianto pei vagoni aventi solamente 3 becchi, è un po' minore; la differenza di prezzo non è però proporzionale alla differenza nel numero delle fiamme.

Resta poi sempre come fatto acquisito, che, una volta fatto l'impianto, la spesa di manutenzione e di illuminazione propriamente detta diventa minima.

*Ing.* O. LATTES.

# Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

Domenica scorsa si sono chiuse in Torino le conferenze, da noi accennate, della Commissione per gli studii intorno al materiale mobile delle ferrovie. Non

essendosi però esaurito l'argomento, la Commissione stessa ha deliberato di riunirsi entro il prossimo aprile in Roma.

---

Oggi ha luogo la visita ufficiale di ricognizione della linea Treviglio-Rovato per parte di una Commissione governativa, in concorso dei rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, per constatare se la detta linea trovasi, come non si dubita, in condizioni da potersi aprire al pubblico servizio.

Rappresenta il Governo l'Ispettore del Genio civile comm. Biglia, insieme al Commissariato tecnico per le Ferrovie dell'Alta Italia; e la Società è rappresentata dai Capi dei diversi servizii.

---

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si sta disponendo l'appalto per la costruzione dei ponti in ferro sul Fella a Chiusaforte, sul Dogna a Ponte di Muro, ed altri minori, compresi nell'ultima tratta della linea della Pontebba.

Per tale appalto, diviso in quattro lotti, saranno invitate a fare offerte tutte le principali Ditte costruttrici italiane, nonchè alcune estere.

---

Come abbiamo annunciato, le varie Amministrazioni ferroviarie italiane concorreranno alla Esposizione universale di Parigi con oggetti diversi, spettanti ai rispettivi servizii.

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia esporrà:

Una locomotiva nuova da viaggiatori con avantreno articolato;

Un break-salone a due assi, costrutto nelle officine di Torino, con serbatoio ed altri apparecchi per l'illuminazione a gaz;

Una grande cassetta di salvamento;

Un torchietto per datare i biglietti, di modello speciale;

Copertoni per carri da merci;

Pompa Chiazzari applicata;

Apparecchi Kirsehurger ed iniettore Mazza applicati;

Disegni d'insieme della suddetta locomotiva da viaggiatori e del break-salone;

Un quadro elettro-magnetico di controllo degli scambi a due o tre indici, del sistema in uso sulle ferrovie dell'Alta Italia, nonchè un modello operativo (1|20 della grandezza naturale) dei binarii e degli scambi corrispondenti al detto quadro;

Tavole, disegni, stampe, memorie e litografie relative alle più importanti costruzioni della rete;

Parecchi volumi di statistica.

Le Società delle Meridionali esporrà:

Modelli di costruzione della galleria Cristina (linea Foggia-Napoli), e disegni delle tettoie di Foggia e di Ancona.

La Società delle Romane esporrà:

Carrozza a letto;

Nuovi tipi diversi d'armamento;

Disegni di piattaforme e grue idrauliche;

Un album delle locomotive;

Un avvisatore elettrico, destinato a porre in comunicazione i viaggiatori d'un treno col personale viaggiante del treno stesso;

Uno scaricatore di elettricità atmosferica per gli Ufficii telegrafici;

Una macchina telegrafica sistema Morse.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Roma-Sulmona.** — Nell'adunanza dell'Associazione costituzionale romana tenutasi il 15 sera in Roma, venne in discussione l'argomento delle ferrovie in relazione alla città di Roma; e intorno a ciò lesse uno splendido discorso l'on. Minghetti, per dimostrare che la linea ferroviaria Roma-Sulmona è quella di cui, avanti e sopra tutte, va raccomandata ed affrettata la costruzione per ragioni d'indole politica, strategica, economica ed igienica.

Ragioni politiche e strategiche consigliano di completare la conginnzione ferroviaria della Capitale del Regno con le provincie orientali dell'Italia; ragioni economiche esigono che si dia uno sfogo alla produzione di quei paesi medesimi, e si provvegga a che la Capitale possa attingervi quei prodotti che, o mancano o scarseggiano sul mercato proprio, locchè mantiene viva la piaga del così detto *bagarinismo;* ragioni igieniche consigliano a facilitare la colonizzazione della campagna romana col richiamo di una popolazione attiva, robusta, sobria ed onesta. Questi argomenti, svolti coll'usata dottrina e facondia dall'on. Minghetti, persuasero ben tosto l'Assemblea, che, dopo poche osservazioni aggiunte dagli on. Cadolini, Broglio ed Arbib, deliberò di affidare ad una Commissione l'attuazione di tutti i mezzi più efficaci ad indurre il Governo dello Stato a provvedere a così vitale interesse.

La Commissione fu tosto nominata dalla Presidenza nelle persone dei signori Minghetti, Cadolini, Arbib, Teano ed ingegnere Castellini.

**Ferrovie Meridionali.** — La Direzione generale della Società per le Ferrovie Meridionali ha disposto pel pagamento dei cuponi, che mancano alla serie A e che scadono in aprile, nel seguente modo:

Tutti i banchieri della Società, che in addietro pagarono i cuponi delle Meridionali, alla presentazione dei titoli, pagheranno anche i cuponi che scadono in aprile, apponendo loro uno speciale timbro in sostituzione del cupone mancante. Intanto l'Ufficio centrale dispone pel cambio dei titoli stessi, che si potrà eseguire comodamente in tempo utile per la scadenza del nuovo cupone.

**Ferrovie napoletane.** — Da Campobasso, 10, scrivono al *Pungolo* di Napoli:

È interrotto il traffico nella provincia per la caduta delle nevi. Gli abitanti del Molise, sentendo maggiormente la necessità di sollecitare la costruzione della ferrovia, sanzionata tre volte, fecero oggi una grande dimostrazione al prefetto di Campobasso, invitandolo a far premure presso il Governo onde si prendano gli opportuni provvedimenti.

**Ferrovia Vittorio-Belluno.** — Scrivono da Vittorio, 10, alla *Gazzetta di Venezia*:

La prosecuzione della strada ferrata per Vittorio-Belluno venne testè accettata, e firmata la petizione ad essa favorevole, da tutti i Comuni del Cadore, fuorchè Auronzo, e dai Comuni d'Alpago, ecc.

La Commissione rimase pienamente soddisfatta dell'accglienza ricevuta dovunque, e facciamo voti affinchè possano essere esauditi i desiderii di queste ottime popolazioni. Anche Cortina si associa alle idee dei Cadorini, e le condivide.

**Tramway Cuneo-S. Dalmazzo.** — Scrivono da Cuneo, 17, alla *Gazzetta Piemontese*:

La locomotiva Krauss, che servì per gli esperimenti sul *tramway* Milano-Saronno, da qualche giorno corre sul nostro tronco Cuneo-Borgo San Dalmazzo. Ciò devesi all'iniziativa dei concessionari Belloli e Chiapello, i quali inoltrarono domanda al Governo per poter sostituire alla trazione a cavalli quella della locomotiva anzidetta, e così attivare, oltre al servizio viaggiatori, anche un regolare servizio merci.

L'autorizzazione non sarà però data che in seguito a parere favorevole di una apposita Commissione, che dovrà procedere ad una serie di esperienze, come si fece sul tronco Milano-Saronno.

La Commissione, composta del cav. Delfino, ing.-capo della provincia, e del cav. Crosa, sotto-commissario per la sorveglianza delle ferrovie, si riunì questa mattina per istabilire il programma delle esperienze; che avranno principio domani e dureranno una quindicina di giorni.

Speriamo che, accertato il buon successo, come già si ebbe sulla linea di Saronno, il Governo non indugierà a dare il suo consenso.

**Tramway Oneglia-Portomaurizio.** — Al *Commercio* di Genova, del 15, si scrive che la Società concessionaria del *tramway* fra Oneglia e Portomaurizio ha disposto perchè fra brevissimo tempo siano principiati i lavori, onde l'esercizio si possa in un tempo non molto lontano attivare.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggiamo nel *Journal de Genève* del 14:

Il Tribunale federale ha pronunciato, l'8 corr, il suo giudizio nella causa pendente tra la Società del Gottardo e l'impresa della Galleria. Da lungo tempo la Società si lagnava del modo in cui le murature erano eseguite dal sig. Favre; e, per mettere fine a tali contestazioni, essa rifiutò di accettare una certa parte della muratura della vôlta del tunnel e di pagarla. Il sig. Favre ne reclamò il pagamento dinanzi al Tribunale federale. Alcuni ingegneri hanno per due volte esaminato i lavori contestati, e dichiararono che essi erano eseguiti in buona forma, a tenore delle Convenzioni esistenti tra le due parti.

Il Dipartimento federale delle ferrovie, che non era in questione, intervenne nel dibattimento, emettendo il suo parere sui lavori mediante una lettera diretta al Tribunale. Poscia l'avvocato della Società depose, seduta stante, un dispaccio annunciante che la Società aveva ricevuto dal Consiglio federale una serie di critiche sulla esecuzione delle murature.

Il Tribunale ha però, all'unanimità, riconosciuto che la Società non aveva ragione di negare l'accettazione ed il pagamento dei lavori criticati, e la condannò a pagare al sig. Favre le somme ritenute e le sue spese, nonchè a sopportare tutte le spese del processo.

— Un dispaccio da Berna, 10, annunciò che i negoziati tra il Consorzio di Francoforte e la Società del Gottardo sono riesciti ad un accordo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 16.60, e dal lato di Airolo m. 12.10; quindi in totale m. 28.70, cioè m. 4.10 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — Nello scorso mese il movimento sulle strade ferrate ticinesi diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilometri): Persone trasportate 8,700 (in gennaio 1877: 14,291), introito franchi 9100 (fr. 13,917.85); merce trasportata tonnellate 1800 (ton. 2036), introito fr. 7,300 (fr. 7,477.95). Introito complessivo, fr. 16,400 (fr. 21,395.80), ossia fr. 400 (fr. 521.85) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilometri): Persone trasportate 14,700 (1877: 18,199, introito fr. 10,300 (fr. 12,407.35); merce trasportata ton. 740 (ton. 1196), introito fr. 2,400 (fr. 3,442.70). Introito complessivo fr. 12,700 (fr. 15,850.05); ossia fr. 488.46 (fr. 609.62) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere.** — La *Gazz. Ticin.* ha i seguenti ragguagli sulla seduta del 9 corr. del Consiglio federale:

Viene proposto all'Assemblea federale di approvare l'aumento di tassa del 30 per cento per i passeggieri di seconda classe, per i bagagli e per la tariffa generale della mercanzia, decisa il 15 dello scorso mese per la linea Rorschach-Heiden.

— Sono approvati i piani presentati dalla Direzione delle ferrovie svizzere occidentali per l'ampiamento della Stazione di Palezieux, ed il regolamento per il trasporto delle merci concertato in ottobre 1877 tra la ferrovia Nord-Est e le Ferrovie bavaresi ed austro-ungheresi.

— Il Consiglio federale ha destinato a rappresentare la Svizzera nella Conferenza sul diritto internazionale in materia di trasporti ferroviarii (la quale è convocata pel 13 maggio p. v., come fu già annunciato), il sig. Heer, consigliere federale; il prof. Fick, di Zurigo, come relatore; ed i signori de Seigneux avv. di Ginevra, e Christ di Basilea, come segretarii con voto consultivo.

**Ferrovie francesi.** — La Camera dei deputati di Francia ha votato i progetti di legge per l'approvazione delle Convenzioni relative al collegamento delle sezioni francesi e belghe delle linee da Gorcy a Signeulx, da Saint-Amand ad Antoing, e da Cambrai a Dour.

— Venne presentato alla Camera un progetto di legge allo scopo di autorizzare il Ministro dei lavori pubblici a trattare colla Compagnia da Barbezieux a Châteauneuf pel riscatto di questa linea da parte dello Stato. È noto che questa linea, benchè avente una esistenza propria, è esercìta dalla Compagnia delle Charentes.

— Venne pure presentato alla Camera il progetto di legge complementare della ferrovia di Gran-Cintura di Parigi, relativamente al tracciato della sezione tra Villeneuve-Saint Georges e Palaiseau, ch'era stato lasciato in sospeso. Questo tracciato si staccherà dalla linea di Lione al di là di Villeneuve-Saint Georges, traverserà la Senna di faccia ad Ablon, passerà poscia per o presso Orly, seguirà il vallone di Fresnes-les-Rungis, e raggiungerà, tra Antony e Massy, la linea di Limours, che seguirà sino a Palaiseau, mediante accordo tra il Sindacato e la Compagnia d'Orléans.

**Ferrovie austriache.** — La *Gazzetta di Vienna* ha pubblicato l'atto di concessione alla Società belga di ferrovie in Bruxelles per la costruzione e l'esercizio della linea da Vienna ad Aspang. Essa dev'esser compiuta nel termine di 4 anni, a datare dal 28 novembre 1877. Il Governo potrà riscattare la linea dopo 30 anni. Però il riscatto potrà essere anticipato, qualora lo Stato avesse bisogno della ferrovia per prolungarla sino nella Stiria, ma soltanto dopo che la linea sarà stata esercita almeno per 5 anni

**Ferrovie russo-rumene.** — In una corrispondenza da Vienna, 11, al *Temps*, leggiamo:

Un segno dei tempi. Si sa che la linea ferroviaria che va da Lemberg alla piccola Valacchia, passando per Itkamp, è austriaca nel punto di partenza alla frontiera russa, e rumena da questo confine alla sua estremità. Ogni Compagnia ha, in questo dualismo apparente, un'amministrazione distinta ed un materiale separato. Ora, colla Convenzione rumeno-russa dello scorso aprile, i Russi impossessaronsi di tutta la linea rumena, prendendone il materiale di transito, tra il quale mille vagoni appartenenti alla Compagnia austriaca. Ora il Governo di Vienna intimò alla

linea austriaca di tener pronto immediatamente tutto il suo materiale di trasporto, ma la Russia rifiuta di restituire i mille vagoni, pretestando che appartengono ad essa in virtù della Convenzione.

**Ferrovie della Svezia e Norvegia.** — Nel discorso pronunciato dal Re, il 4 corr., all'apertura del 27° Storthing di Norvegia, S M. disse, tra le altre cose:

È vero che le entrate dello Stato hanno continuato a dare presso a poco le cifre ordinarie; ma lo sviluppo della società continua sotto tutti gli aspetti; ed essendo segnatamente reclamate pel compimento delle ferrovie, presentemente in via di costruzione per conto dello Stato, delle forti somme, il bisogno d'un aumento delle risorse del bilancio si fece sentire in maniera imperiosa.

Sono stato contento di poter inaugurare in persona, nell'autunno scorso, la ferrovia che, passando per le montagne di Dovre, lega le due parti principali del paese. Un'altra ferrovia di un'importanza meno grande, quella tra Stavanger ed Egersund, sarà aperta durante il presente mese. Per ciò che riguarda la costruzione dei lavori considerevoli che si proseguono in questo momento nelle diverse parti del paese, come pure le somme che dovranno esservi destinate durante il prossimo esercizio, lo Storthing riceverà una comunicazione speciale.

**Ferrovie in Algeria.** — Il *Journal Officiel* ha pubblicato un nuovo rapporto del Ministro dei lavori pubblici di Francia, relativo al compimento delle ferrovie algerine.

La colonia algerina possiede ora una rete di 1400 a 1500 chil., cioè: 1076 chilom. di ferrovie d'interesse generale, costruiti o concessi dallo Stato, e poco più di 400 chilom. di linee d'interesse locale o industriale, disposte un po' a caso, senza alcun legame tra esse.

Il Ministro crede che questo stato di cose non sia più in relazione coi progressi e coi bisogni della colonizzazione. Una seconda rete, dell'estensione pressocchè eguale alla prima, sarebbe perciò necessaria. Questa rete consterebbe di 1240 chilom. di linee nuove e di 167 chilom. di linee d'interesse locale, che si tratterebbe d'incorporare nella rete d'interesse generale. Il risultato sarebbe quello di creare, tra le frontiere di Tunisi e del Marocco, una linea ferroviaria continua di circa 1309 chilom. e di collegare questa rete coi porti e centri principali mediante una serie di diramazioni.

Tali sono, almeno, le idee espresse dagl' ingegneri dei ponti e strade in Algeria, ed appoggiate dal Consiglio superiore della colonia. Senza pronunciarsi pel momento su tale progetto, il Ministro propone di sottoporlo all'esame d'una Commissione tecnica ed amministrativa, formata sulle stesse basi delle sei Commissioni regionali, istituite per le ferrovie della Francia col decreto del 2 gennaio scorso.

La nuova Commissione dovrebbe pronunciarsi sul tracciato delle linee destinate, se non a costituire definitivamente la rete algerina, almeno a gettarne le basi essenziali, riservandone l'avvenire.

Il rapporto del sig. De Freycinet è seguito dal relativo decreto, col quale è nominata la suddetta Commissione, sotto la presidenza del sig. Le Gros, ispettore generale di ponti e strade.

**Ferrovie del Brasile.** — Scrivono da Rio Janeiro, 9 gennaio, al *Diritto*:

In un paese sì vasto per territorio da aver provincie più estese dell'Italia, è sentito più che altrove il bisogno delle comunicazioni ferroviarie, ed infatti vi si dà bastante impulso.

Secondo le ultime statistiche, si hanno in esercizio 2360 chilometri di ferrovie governative, e si continua alacremente a costruirne altre. La linea più estesa è quella di Don Pedro II, che congiunge la Capitale dell'Impero colla provincia di Minas Geraes, percorrendo 550 chilometri, e che s'imbranca colle molteplici linee ferroviarie governative e private della provincia di S. Paolo.

Il Governo ha garantito l'interesse di circa il 7 0[0 a parecchie Compagnie ferroviarie, e la somma a ciò destinata pesa considerevolmente sopra il bilancio. Però alcune delle ferrovie principali ora non hanno più bisogno del sussidio governativo.

Accanto alle ferrovie dello Stato ed a quelle delle Provincie, ora sorgono molte ferrovie private senza garanzia d'interesse. Questo fatto, aggiunto all'altro del continuo miglioramento della navigazione fluviale, fornisce buon argomento di credere che la viabilità, questa grande necessità dei popoli moderni, potrà, in un avvenire non molto remoto, soddisfare ai bisogni di questa immensa e ricca regione.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 23 p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.), è approvata la proroga fino al 31 dicembre 1898 della durata della *Società del pane da caffè*, sedente in Milano, col capitale nominale di L. 20,000, diviso in 200 azioni da L. 100; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per operazioni di credito ed altre, sedente in Verona, col titolo di *Banca di Verona*, col capitale nominale di un milione di lire, diviso in 10,000 azioni da L. 100, e colla durata di 20 anni decorrendi dal 2 aprile 1873.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 15) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Pisa.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 16), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Belluno col titolo di *Banca mutua di Belluno*, col capitale nominale di L. 100,000, diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

**Consiglio dell' industria e del commercio.** — Con Reale Decreto del 7 febbraio corr., sopra proposta del Ministro del Tesoro e di concerto con quello delle finanze, furono confermati nell'ufficio di componenti il Consiglio dell'industria e del commercio fino al 1° luglio 1880 i signori:

Boselli comm. avv. Paolo, deputato al Parlamento Nazionale;

Castellani cav. Augusto, orafo;

Malvano comm. Giacomo, direttore capo-divisione al Ministero degli affari esteri;

Millo comm. Giacomo, presidente della Camera di commercio di Genova.

Col decreto medesimo furono nominati a componenti il detto Consiglio fino alla stessa data del 1° luglio 1880 i signori:

Ellena comm. Vittorio, ispettore generale al Ministero delle finanze;

Finali comm. Gaspare, senatore del Regno;

Piana cav. Giovanni Battista, industriale.

**Premii dell'Esposizione di Filadelfia.** — Domenica mattina fu fatta in Firenze la solenne distribuzione delle medaglie agli espositori, che furono premiati alla mostra di Filadelfia.

Assistevano alla cerimonia ricchi proprietarii, che avevano esposto i loro prodotti, commercianti, capi di fabbriche, artisti, venuti da ogni parte d'Italia. Vi assisteva pure un pubblico numerosissimo e molte signore.

Al seggio presidenziale sedevano il Prefetto, il Sindaco, il cav. Berti, rappresentante di Bologna e di alcuni Comitati, il senatore Carlo Fenzi, il comm. Padovani.

Il comm. Padovani lesse un'accurata relazione dell'operato dalla Commissione esecutiva. Narrò le difficoltà da essa incontrate e felicemente superate, ed accennò gli splendidi risultati ottenuti. Ricordò come, mercè le cure e gli sforzi

della Commissione, le agevolezze da essa cercate ed offerte, il numero degli espositori italiani ascendeva a 1092.

Parlarono quindi il prefetto, barone de Rolland, ed il cav. Berti; e poscia si procedette per appello alla distribuzione dei premii.

I premiati ascendono a 447.

Alcuni, impediti dal recarsi a Firenze, si erano fatti rappresentare.

Le medaglie furono consegnate dal Prefetto, dal Sindaco e dagli altri componenti il seggio.

**Canale di derivazione dal Tevere.** — Scrivono da Roma al *Corr. della Sera*, che il generale Enrico Strada, collocato a riposo da poco tempo, e nato in Lomellina irrigata dal Canale Cavour e da varii altri canali, avendo pur egli a cuore la prosperità del paese, ad esempio del generale Garibaldi, dopo aver fatto eseguire appositi studii, inoltrò regolare domanda al Governo del Re per ottenere la concessione d'un canale, che ricavi acque del Tevere a monte della città.

Tale canale mira allo scopo di diminuire i danni dell'inondazione, e formare una forza motrice a vantaggio dell'industria nazionale e del commercio, e mezzi di trasporto economici, mettendo Roma in comunicazione col mare. Il detto canale servirà ad un tempo per l'irrigazione della campagna e per la bonificazione delle paludi.

Si soggiunge che i profili e disegni colle carte geografiche e idrografiche saranno presentati all'Esposizione universale di Parigi del corrente anno.

**Vendite di beni dell'Asse ecclesiastico** — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di gennaio 1878 sono stati messi all'asta 120 lotti, al prezzo di lire 238,177.01, e aggiudicati per lire 276,588.29.

Nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto il 1877, erano stati messi all'asta 124,551 lotti, al prezzo di L. 413,435,167.77, e aggiudicati per L. 530,649,932.25.

Quindi, dal 26 ottobre 1867 a tutto gennaio del 1878, i lotti sono stati 124,671; il prezzo d'asta, L. 413,673.346.78; il prezzo d'aggiudicazione, L. 530,926,520.54.

**Pubblicazioni.** — I coraggiosi fratelli Pozzo, proprietarii-editori dell'*Indicatore Ufficiale* delle Strade ferrate che si pubblica in Torino, hanno testè pubblicato una nuova guida-orario col titolo: *Indicatore ufficiale dei viaggiatori — Orarii ferroviarii e marittimi d'Europa*. Esso è diviso in due parti:

*Parte prima.* — Servizii per l'interno.

*Parte seconda.* — Servizii internazionali ed esteri.

La prima parte essendo già nota, ci occuperemo soltanto della seconda. Essa contiene:

1° Tutti i servizii cumulativi, di corrrspodenza e prezzi dei biglietti fra l'Italia e l'estero, sia per la linea di Peri e Cormons, quanto per la via di Modana e Ventimiglia;

2° I servizii colle Poste svizzere pel S. Gottardo, S. Bernardino, Sempione e Spluga;

3° Tutte le ferrovie francesi, belghe, svizzere, austriache, germaniche, danesi, svedesi, russe, ecc., che hanno corrispondenza diretta fra di esse per toccare qualsiasi punto d'Europa;

4° I servizii internazionali con Londra, via Rouen, Dieppe e Newhaven, via Calais e Dover, come per la via di Boulogne e Folkestone, e Dover-Ostenda. Inoltre quegli altri fra Londra, Parigi, Germania, Belgio, Olanda, cioè: fra Parigi e Berlino, Lipsia, Stettino, Breslau; Berlino, Pietroburgo, Varsavia; Colonia, Coblenza, Magonza, Francoforte; Brema, Amburgo, Lubecca; Bruxelles, Rotterdam, Amsterdam. Fra Londra, Berlino, Vienna e Pietroburgo; Londra, Bruxelles, Berlino e Pietroburgo;

5° La navigazione di tutti i laghi svizzeri, quella del lago di Costanza e dei fiumi Reno e Danubio;

6° I viaggi circolari fra Italia ed Austria, fra Italia, Austria e Germania, tra la Francia e la Svizzera, la Francia e il Belgio e l'Olanda, il Reno ed il Granducato di Baden;

7° Tutte le indicazioni, norme, avvertenze, che giovar possono al viaggiatore.

Questo interessante ed elegante volume è corredato finalmente d'una bellissima Carta centrale delle corrispondenze ferroviarie del continente, e di un Indice alfabetico di tutte le Stazioni estere contemplate nel suddetto Indicatore.

Noi non possiamo che encomiare vivamente la coraggiosa attività dei signori fratelli Pozzo ed augurar loro un adeguato compenso alle loro fatiche ed ai loro sacrificii pecuniarii, sostenuti per dotare l'Italia di una così utile pubblicazione, che non ha nulla da invidiare alle estere.

— È uscita la dispensa di gennaio a. c. del giornale *L'Ingegneria Civile e le Arti industriali*, che si pubblica a Torino dalla tipografia Camilla e Bertolero. In essa sono trattati i seguenti argomenti: Su di una condotta d'acqua potabile per tubi, parere dell'ing. G. Sacheri (con un'incisione nel testo). — La linea funicolare pneumatica Lausanne-Ouchy (con due tavole lit.). Note dell'ing. L. Carpi — Nuovo sistema di alimentare le caldaie delle locomotive con una pompa iniettore, dell'ing. Chiazzari (con una incisione nel testo). Abbuonamento annuo L. 12.

I suddetti editori incomincieranno fra breve la pubblicazione di un'opera intitolata. *Le costruzioni moderne all'Esposizione di Parigi del* 1878, che sarà redatta sul luogo dell'Esposizione dall'ing. cav. Sacheri, direttore dell'*Ingegneria Civile*. Il programma è inviato *gratis*, dietro semplicer ichiesta diretta agli editori Camilla e Bertolero, via Ospedale, 18, in Torino.

**Congresso postale internazionale.** — Nel Congresso postale internazionale, che si radunerà il 1° maggio prossimo in Parigi, si tratteranno i seguenti punti: 1° Conclusione di un nuovo trattato formulato sulla base del trattato di Berna del 9 ottobre 1874; 2° Convenzione per l'esecuzione di questo trattato; 3° Convenzione concernente lo scambio internazionale di lettere e valori; 4° Convenzione concernente lo scambio internazionale di mandati postali

Le disposizioni nei nuovi progetti, al pari delle tasse, rimangono le medesime in genere. LU'fficio internazionale a Berna sarà conservato.

Si annuncia poi che l'ingresso della Repubblica Argentina nell'Unione postale universale, che era stato annunciato per il 1° settembre 1877, non avrà luogo che il 1° aprile del corrente anno, tutte le pratiche preliminari per ciò non avendo potuto essere prima terminate.

**Servizio telegrafico.** — La *Libertà* dice che ieri doveva convocarsi la Commissione incaricata di studiare un progetto di legge onde regolare il servizio telegrafico. La Commissione deve occuparsi principalmente di queste questioni:

Monopolio dello Stato e facoltà di accordare l'uso del telegrafo ai Municipii, Corpi morali e privati;

Oneri sulle proprietà private per la costruzione delle linee;

Garanzia del segreto telegrafico;

Irresponsabilità dell'Amministrazione;

Diritto dell'Autorità giudiziaria di fermare, sequestrare o prendere conoscenza di telegrammi;

Ingerenza e controllo dello Stato sulle corrispondenze.

**Telegrafia internazionale.** — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residenti a Berna informa che, in seguito degli accordi presi colla Turchia dai varii Ufficii interessati, la tassa uniforme dell'Europa pei telegrammi diretti alla Turchia d'Asia, per la via di Malta-Alessandria-Suez-Bombay-Faö, è stata provvisoriamente stabilita, per la Turchia d'Asia 1ª regione, in lire 6.14 per parola, idem 2ª regione L. 6 39.

**Telefono e telegrafo.** — L'effemeride inglese *The Economist* ci apprende che in Germania quarantotto Ufficii telegrafici furono già muniti di telefoni.

Leggiamo poi nei giornali austriaci che a Vienna fu testè esperimentato un nuovo apparecchio telegrafico inventato da un telegrafista, e mediante il quale si possono spedire in un'ora 100, 120, e persino 200 e 250 telegrammi sullo stesso filo.

**Il telefono.** — Scrivono da Londra alla *Gazzetta di Venezia*:

Noi entriamo evidentemente in un'èra nuova di scientifiche scoperte, la quale farà nascere una rivoluzione tanto grande, quanto quella della macchina a vapore.

È impossibile predire i servigi che potrà rendere il telefono in avvenire, stante che le sue attribuzioni sembrano essere infinite, quanto quelle della voce umana.

Il sig. Bell, inventore del telefono — il quale trovasi ora in Londra, proveniente dagli Stati Uniti, ove furono fatti esperimenti con ottimi risultati fra Nuova Yorck e Boston, cioè a 258 miglia di distanza — dimorando in Boston, aveva l'abitudine di conversare con un suo amico a Cambridge, a traverso otto miglia di filo telegrafico.

Sebbene non siasi verificata ancora una distanza maggiore di 600 miglia, tuttavia — ponendo gli strumenti nel circuito del filo telegrafico per aumentare la resistenza — si è trovato che l'effetto è ottenuto, e la comunicazione è udibile a traverso d'una resistenza più che equivalente a quella di una linea di 3000 miglia, cioè a quella del filo Atlantico.

I primi esperimenti si fecero in un circuito telegrafico, a traverso il quale passava una corrente d'elettricità prodotta da una batteria. Ma il sig Bell fece anche a meno della batteria.

Ora il telefono agisce indipendentemente dai cambiamenti nell'intensità della corrente elettrica del rocchetto. Il primo esperimento del telefono ebbe luogo a Salem (Massachussets) il 10 dello scorso febbraio, quando 500 persone stavano con orecchie e bocche spalancate ascoltando un organo che si suonava a Boston, non che le osservazioni scambiate sul tempo fra il prof. Bell ed il suo assistente a Boston, cioè a 20 miglia di distanza.

Per coronare l'esperimento col più gran clamore possibile, ne fu mandata una descrizione per mezzo del telefono al giornale *Boston Globe*.

In questa prova non s'impiegò nessuna batteria, nè altra forza impellente, ad eccezione delle calamite; e la semplicità dell'istrumento impressionò profondamente tutti gli astanti essendo esso tanto meraviglioso, quanto i risultati ottenuti. Le utilità pratiche del telefono sono innumerevoli.

Di già il negoziante americano conversa dal suo studio col suo fidato commesso in città. Le Banche si congiungono colle ramificazioni di tutte le loro succursali; ed il Governo inglese ha concluso in questo momento un contratto col rappresentante del sig. Bell — colonnello W. K. Reynolds — dimorante in Londra, 115, Cannon Street — pel quale è convenuto che il telefono sia adottato come una parte del sistema telegrafico della Grande Brettagna.

Gia si sta lavorando per congiungere gli Ufficii del Ministero dell'interno e della marina ai capi-quartieri dei pompieri, al Commissariato di polizia ed alle Stazioni divisionali della medesima.

E, siccome il conversare fra l'Inghilterra e l'Irlanda ha avuto già luogo con uno splendido risultato, così s'è stabilito che l'isola di Malta sia congiunta per mezzo del telefono alla guarnigione di Gibilterra. Varie miniere della Gran Brettagna hanno già adottato questo meraviglioso istrumento, congiungendolo al misuratore d'aria, per determinare sopra terra la rapidità della corrente d'aria nella miniera. Il telefono sarà utilissimo nelle operazioni torpediche, specialmente nel servizio per le distanze, e pei guardacoste.

Il telefono sarà utilissimo in tutto, e sul campo di battaglia il suo valore sarà inestimabile.

Molti degli strumenti fabbricati sul continente d'Europa non dànno che una meschina idea dell'invenzione del sig. Bell, perchè fatti da persone non responsabili, le quali hanno profittato del non avere il brevetto d'invenzione. L'Italia non deve soffrire le conseguenze di ciò, giacchè il brevetto italiano è stato ottenuto; ed il colonnello Reynolds formerà in breve una Società italiana per lo sviluppo fra noi di ciò che il famoso elettricista inglese, sir William Thomson, nomina *la più grande scoperta scientifica del secolo*.

— Nella stessa *Gazz. di Venezia* si legge :

Decisamente il Giappone è fra i primi Stati che fanno tesoro delle nuove invenzioni e scoperte. Oggi il nostro ordinario corrispondente ci annuncia che il Mikado ha fatto applicare nel palazzo imperiale di Tokei e nei palazzi dei Ministeri il nuovo telefono di Graham Bell, con pieno successo. Ecco dunque la recente invenzione, di cui noi stiamo facendo esperienze, che già funziona regolarmente e ufficialmente al Giappone!

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nel Mobiliare italiano si ebbe, nella decorsa settimana, qualche segno di maggior vita; per modo che lo si negoziò a 705, poi, per causa dei ribassi di Parigi, a 696 ed infine a 700. Questo richiamo della speculazione a favore di questo titolo lo si vuole originato da una certa combinazione, alla quale il Mobiliare non sarebbe estraneo. Si sta escogitando, si dice, una combinazione, la quala consisterebbe nel mettere assieme una Società, alla quale si affiderebbe provvisoriamente l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

Il buon effetto prodotto sul Mobiliare giovò alle Azioni della Società delle Meridionali, le quali si tennero abbastanza bene al prezzo di 350 e 349; le Obbligazioni relative con poche transazioni restarono invariate sul 248 circa; i Boni negoziati a contanti a 568.75.

Nominali le Sarde, della serie A, a 245.50; quella della serie B, a 242.50. — Le Pontebbane a 378.50; l'Alta Italia a 261. — Le Vittorio Emanuele a 259 e 260.

Nella Borsa di Parigi non ebbero maggior favore le Lombarde, che oscillarono tra il 168 al 161 per chiudere a 165; le Obbligazioni relative s'aggirarono tra il 238 al 235. — Le Vittorio Emanuele tra il 241 al 238.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della città di Napoli** (1871) — 26ª estrazione, eseguita il 16 febbraio 1878:

| Obblig. | Premio | Obblig. | Premio |
|---|---|---|---|
| 72530 | L. 100,000 | 47149 | L. 300 |
| 73246 | » 1,000 | 39355 | » 300 |
| 29049 | » 1,000 | 79027 | » 300 |
| 40982 | » 1,000 | 24652 | » 300 |
| 58929 | » 500 | 16480 | » 300 |
| 33833 | » 500 | 81927 | » 300 |
| 9398 | » 500 | 4013 | » 300 |
| 76920 | » 500 | 8281 | » 300 |
| 83402 | » 500 | 22692 | » 300 |
| 85380 | » 500 | 74766 | » 300 |
| 81450 | » 400 | 9409 | » 300 |
| 80601 | » 400 | 74600 | » 300 |
| 20039 | » 400 | 59241 | » 300 |
| 84210 | » 400 | 80627 | » 300 |
| 64253 | » 400 | 86793 | » 300 |
| 40461 | » 400 | 31909 | » 300 |
| 74473 | » 400 | 34196 | » 300 |
| 73650 | » 400 | 44963 | » 300 |
| 80082 | » 400 | 86923 | » 300 |
| 50769 | » 400 | 80967 | » 300 |

Dal N. 41 al 105 le Obbligazioni sono rimborsabili alla pari con L. 250 ciascuna.

## CONVOCAZIONI

**Banca di sconto di Spezia.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corr. in Genova (Teatro civico), per la presentazione del bilancio 1877, per la nomina del Consiglio d'amministrazione, e per deliberare sopra una domanda Robaudi per lo spaccio della dinamite.

**Banca Lombarda di depositi e conti correnti.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 3 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 10), per udire la relazione del Consiglio d'amministra-

zione e dei censori sull'esercizio 1877, per l'approvazione del detto bilancio e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Lanificio Rossi.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 marzo p. v. in Milano, sede sociale (via Mercato, 9), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sul bilancio 1877, per approvazione del detto bilancio, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

# Avvisi d'Asta

Il 25 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine maestro di Po a Solarolo Monastirolo, pel nuovo andamento da darsi al Dugale Riolo di Mezzo, e per la costruzione di una nuova chiavica nell'argine consorziale del Silva, per la presunta complessiva somma di L. 106,071. Lavori da eseguire in 140 giorni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale del braccio della strada consorziale Prenestina, dalla Prenestina sotto Genazzano alla Casilina presso Valmontone, per l'annuo canone di L. 3134.98. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 400 in moneta o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 450, idem o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Tiburtina-Valeria-Sublacense, III tronco, dalla Colonnetta di Arsoli all'Osteria dell'Arcinazzo, per l'annuo canone di L. 4120.25. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 400, e cauzione definitiva in L. 420 come sopra.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Apecchio (prov. di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° e 3° tronco della strada comunale obbligatoria che da Apecchio va al confine di Città di Castello, e di opere murarie pel 1° tronco, del complessivo importo di L. 46,045.99. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 1600 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 4700 idem o rendita D. P.

— Il 1° marzo p. v., presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale lungo il fiume Conca, dal fosso di Caligardo al quadrivio della Croce sopra Monte-Cerignone, per il presunto importo di L. 90,864.51. Deposito L. 5000 in moneta legale.

— Il 2 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra Cosenza ed i Coraci, della lunghezza di m. 42,597, in diminuzione della presunta annua somma di L. 16,861.18, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata dal canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 3° tratto del 1° tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra la Tomba di 2 metri ed il 1° ponte sul fiume Trionto, della lunghezza di m. 5437.57, in diminuzione della presunta somma di L. 93,890.70, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di adattamento del fabbricato ex-ospedale-arsenale in Pescara a panificio militare per la somma di L. 48,000. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito L. 4800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rimonta di due tratti del froldo Bugno-Freddi nell'argine sinistro del fiume Oglio in Comune di Marcaria, per una estesa di m. 334.60, in diminuzione della somma di L. 47,545.18, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5200 idem.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del 1° tratto della strada nazionale delle Calabrie compreso fra la Stazione ferroviaria di Campagna e la Milliaria 63, della lunghezza di m. 33,019, per la presunta annua somma di L. 28,340. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra lo spigolo del Casino Teulada e la Cantoniera detta Ovile Caunas, della lungbezza di m. 35,347.15, in diminuzione dell'annua somma di L. 15,686.40, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 620 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale dalle Saline di Lungro a Belvedere Marittimo, compreso fra Sant'Agata d'Esaro e la Serra di Massapollo, della lunghezza di m. 6858.14, in diminuzione della somma di L. 152,570, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 6ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3441 | 52 | » |
| Media. . . . . . . . . | » | 3427 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 613,605.65 | 608,017.25 | 5,588.40 | » |
| Merci a grande velocità . . | 186,349.50 | 175,480.70 | 10,868.80 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 789,799.70 | 799,060.15 | » | 9,260.45 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,589,754.85 | 1,582,558.10 | 7,196.75 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,476.35 | 13,936.95 | » | 1,460.60 |
| Totale della settimana. . . | 1,602,231.20 | 1,596,495.05 | 5,736.15 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio all'*11 *febbrajo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 3,650,049.30 | 3,441,518.40 | 208,530.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 1,123,512.65 | 1,134,859.95 | » | 11,347.30 |
| Merci a piccola velocità . . | 4,475,519.96 | 4,478,484.28 | » | 2,964.32 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 9,249,081.91 | 9,054,862.63 | 194,219.28 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 70,067.65 | 70,072.04 | » | 4,39 |
| Totali . . . . . . . . | 9,319,149.56 | 9,124,934.67 | 194,214.89 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 6ª settimana . . . | 455.13 | 459.91 | — 4.78 | — 1.04 |
| Prodotti totali . . . | 2,647.89 | 2,642.21 | + 5.68 | + 0.21 |

## Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 377,196.81 | 260.86 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 347,170.34 | 240.09 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 30,026.47 | + 20.77 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 711,977.15 | 492.38 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 684,949.83 | 473.69 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | + 27,027.32 | + 18.69 |

| RETE CALABRO-SICULA | | | |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 134,870.36 | 118.41 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,082.— | 129,316.32 | 119.52 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 57.— | + 5,554.04 | — 1.11 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 252,126.68 | 221.36 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,082.— | 243,526.83 | 225.07 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 57.— | + 8,599.85 | — 3.71 |

## Strade Ferrate Romane

48ª Settimana — *Dal* 26 *novembre al* 2 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 432,367.01 | 13,696.36 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 595,015.71 | 18,849.12 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | |
| Differenza ( in meno. . . | — | 162,648.70 | 5,152.76 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 10.bre 1877 . | 1,646 | 25,042,804.50 | 16,527.48 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 24,892,853.16 | 16,424.65 |
| Aumento . . . . . . . | — | 149,951.34 | 102.83 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO Quantità | LINEA VICENZA-SCHIO Importo | LINEA TREVISO-VICENZA Quantità | LINEA TREVISO-VICENZA Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ GENERALE
# DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione previene i portatori di Azioni della Società, che in adempimento delle deliberazioni prese dall'Assemblea generale ordinaria tenutasi il 14 del corrente mese, il dividendo di L. 16 per Azione per l'esercizio 1877, sarà pagato contro il ritiro della cedola n. 22 a cominciare dal 4 marzo prossimo venturo:

in FIRENZE, presso le Sedi della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
in TORINO, id. id.
in ROMA, id. id.
in GENOVA, id. id.
Id. presso la Cassa Generale;
Id. presso la Cassa di Sconto;
in PARIGI, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*NB.* Il pagamento a Parigi delle suddette L. 16 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Il dividendo dello stesso esercizio assegnato alle cedole di fondazione sarà pur pagato a cominciare dal 4 marzo suddetto.

in FIRENZE, presso la Sede della Società;
in PARIGI, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*Firenze*, 14 *febbraio* 1878.

## SOCIETÀ ANONIMA
# *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

### AVVISO

Si prevengono i signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d' amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società nei suoi uffici in Roma, via Due Macelli, num. 79, primo piano, per il giorno 30 marzo prossimo venturo, alle ore 12 meridiane.

### Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2. Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3. Presentazione dei conti dell'esercizio 1877.
4. Nomina di 3 amministratori in rimpiazzo di altrettanti uscenti d'ufficio.
5. Nomina dei sindaci e supplenti per la revisione del bilancio 1878.

Il deposito dei certificati delle Azioni, che a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve esser fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale suddetto; a Firenze ed a Torino presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano, ed a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 15 febbraio 1878.

*Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.*

# GENOVA

**Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele**

## BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

AGLI ASSOCIATI

## ORE RICREATIVE

PERIODICO MENSUALE

CON 800 PREMI DEL VALORE DI LIRE 10 000

Questo periodico, che ha per iscopo d'istruire dilettando e di dilettare istruendo, vede la luce una volta al mese in un bel fascicolo di 24 pagine a due colonne, e contiene: *Romanzi, storie, viaggi, commedie, novelle, favole, storia naturale, proverbi, sentenze, ecc. Giuochi di conversazione*, sciarade, indovinelli, sorprese, scacchi, rebus, ecc. Il prezzo annuo di associazione è di L. *3*.

Agli Associati sono stati destinati *800 regali* del valore di circa *10 mila lire* da estrarsi a sorte. — Chi procura 15 associati riceve una copia del giornale in dono e 10 numeri gratuiti per l'estrazione; e al Collettore di 15 associati, unitamente ai suoi 15 associati, è *assicurato uno dei premi*. Chi prima di associarsi desidera ricevere il primo numero del giornale col Programma e coll'Elenco dei Premii, lo domandi per cartolina postale da cent. 15, diretta: *Al periodico* ORE RICREATIVE, via Mazzini, 206, BOLOGNA.

# TARDY E BENECH

**SAVONA**

**Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione**

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

# FABBRICA DI BOLLONI

CON PROCESSI MECCANICI

**G. B. GILLET**

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE DI NAPOLI NELL'ANNO 1871

SESTRI PONENTE

**con Succursale Lucca-Marlia**

Fabbricasi Chiavarde d'ogni qualità per Ferrovie e Tramways, per Carri, Vagoni e Carrozze. Rivets per Caldaie, Ponti e Tettoie.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XI. Mercoledì 27 Febbraio 1878 N.° 9.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Le Convenzioni ferroviarie. Nuove Costruzioni — Prodotti ferroviarii mensili (Dicembre 1877) — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### NUOVE COSTRUZIONI.

La Relazione ministeriale, di cui ci siamo occupati nei numeri precedenti, dopo avere analizzato le principali disposizioni del Capitolato per l'esercizio, passa a trattare delle nuove costruzioni.

Siccome questa parte del progetto di legge potrebbe, in ogni caso, venire staccata e discussa separatamente, così crediamo opportuno d'intraprenderne ora un particolare esame, colla scorta della Relazione suddetta e degli Allegati tecnici che vi si riferiscono.

Anzitutto, per dimostrare la necessità d'ampliare la rete ferroviaria italiana, la Relazione premette le seguenti osservazioni:

.... ...È un fatto degno di nota, che nell'ultimo decennio poche sono state le concessioni di ferrovie, domandate ed ottenute. Se si eccettuano le linee Venete, concesse nel 1873 e che ora si trovano quasi intieramente compite, vi è stato un lento e poco significante incremento nello sviluppo delle ferrovie italiane. È ben vero che le linee in esercizio alla fine del 1866 sommavano a chilom. 5104 e al 1° gennaio 1877 ne erano aperti al transito chilom. 7,804, cifra che si è ancora accresciuta di altri chilom. 233 nei dieci primi mesi del detto anno (*); ma, mentre al 31 dicembre 1866 le ferrovie in esercizio, in costruzione, o soltanto decretate, raggiungevano lo sviluppo di chilom. 8205 (comprese le ferrovie nel territorio romano), dieci anni dopo, la loro lunghezza assoluta era di chilom. 9075. Onde, nel corso del decennio si sono aperti all'esercizio in media 270 chilom. all'anno; ma le nuove linee decretate o concesse presentano ragguagliatamente uno sviluppo di soli 57 chilom. all'anno: o in altri termini, mentre nel decennio le costruzioni di vie ferrate hanno accresciuto la rete in esercizio pressochè del 53 per cento, l'intera rete italiana però si è accresciuta soltanto del 10 per cento o poco più.

E si osservi che dei 2700 chilom. posti in esercizio nel corso del decennio, 1240 sono stati continuati ed ultimati, ed anzi per la maggior parte interamente costruiti, dallo Stato; e 1460 chilom. soltanto da Società private, la maggior parte con garanzie e sovvenzioni governative.

Questi fatti pongono in chiaro, che le risorse disponibili del Governo e del paese sono state nel passato decennio assorbite nella costruzione delle linee già decretate, e non hanno potuto perciò applicarsi ad estendere ed a completare la nostra rete ferroviaria in quella proporzione, che sarebbe stata desiderabile per l'incremento della nostra prosperità economica.

Ora però è già poco lontana dal suo termine la costruzione delle ferrovie, che trovansi decretate. Ne rimanevano da costruire al 31 dicembre 1876 soltanto 1271 chilom. A tutto ottobre ne sono stati posti in esercizio altri 233, e si ha fondata speranza che altri 103 chilom. di ferrovie possano essere posti in esercizio entro il primo semestre del 1878; sicchè, fra pochi mesi, avremo aperti al transito chilom. 8160 di vie ferrate (2), e non rimarranno delle linee già decretate che 975 chilom. in costruzione o in progetto; alla qual cifra però sono da farsi alcune deduzioni per fer-

(*) Alla fine del 1877, la cifra dei nuovi chilom. aperti all'esercizio durante l'anno ascendeva a 244, essendosi nel novembre aggiunti altri chil. 11 ai 233 sovraindicati; e quindi la cifra totale qui sopra esposta sarebbe ascesa a chilom. 8048. Però, secondo il prospetto generale dei prodotti (che riassumiamo più innanzi) sarebbe invece di chilom. 8186, cioè con una differenza di 138 in più. La Red.

(*) Secondo il calcolo accennato nella nostra nota precedente, questa cifra dovrebbe ascendere invece a chilometri 8289. La Red.

rovie che, sebbene concesse, non saranno per diversi motivi mandate effettivamente ad esecuzione.

Le ferrovie costruite specialmente dallo Stato sono prossime al loro compimento; poichè nelle linee liguri restano da costruire soltanto diverse Stazioni definitive e da eseguire alcuni lavori di consolidamento; compita è la lunga linea Taranto-Reggio, e fra due anni al più sarà pure ultimata quella da Eboli a Torremare per Potenza; pochi tronchi rimangono da porre in esercizio per avere ultimata la rete di Sicilia, e cogli stanziamenti inscritti nel bilancio di prima previsione pel 1878 si è già per molta parte provveduto alle spese occorrenti per tali lavori.

Ma i bisogni del paese sono ben lungi dall'essere soddisfatti dalla rete ferroviaria esistente. È quindi necessario intraprendere attivamente la costruzione di nuove ferrovie, aggiungere feconde diramazioni alle grandi linee, che solcano nella sua lunghezza la penisola, rannodare queste fra loro in altri punti, riavvicinare alla Capitale la Sicilia, correggere insomma e completare il nostro sistema ferroviario, il quale, per la fretta colla quale si è dovuto creare, e per le difficili vicende finanziarie e politiche che il nostro giovane Regno ha dovuto attraversare, è lungi ancora dall'avere raggiunto quell'ordinato e ben inteso sviluppo, che deve essere uno dei principali fattori della prosperità d'Italia.

Abbiamo dunque creduto che, presentandovi i contratti per l'esercizio delle linee esistenti nella penisola, fosse nostro dovere additarvi i mezzi per completare il nostro sistema ferroviario......

Le proposte relative alle costruzioni ed alle concessioni ferroviarie, contenute nel presente progetto di legge, rispondono compiutamente a quanto richiedevasi dall'art. 26 della legge 28 agosto 1870: cioè determinano le linee principali (o arteriali che dir si vogliano), che rimangono da costruire, indicano i mezzi per far fronte alle relative spese di costruzione, classificano le ferrovie secondarie, e stabiliscono la forma e la misura dei sussidii che potranno essere loro concessi dal Governo, estendendo poi a tutti i Consorzii per le ferrovie secondarie le disposizioni finora vigenti per quelli delle ferrovie Venete.

Il concetto generale di tali proposte apparisce abbastanza chiaro dal loro stesso tenore; ma tuttavia non sarà superfluo aggiungere alcune dilucidazioni ed avvertenze per meglio spiegare i criterii, che ci hanno guidato nella classificazione delle linee e nel determinare le proporzioni e le forme, nelle quali il Governo potrà concorrere alle spese per la loro costruzione.

Ed in primo luogo, vi sono talune linee, delle quali riteniamo che la costruzione debba esser fatta dallo Stato, senza esigere alcun concorso obbligatorio dalle Provincie e dai Comuni interessati. Sono queste, nell'Italia continentale, le linee Novara-confine svizzero presso Pino, e Benevento-Campobasso. In forza della Convenzione di Berna 15 ottobre 1869, approvata con legge 3 luglio 1871, n. 311 (serie 2ª), il Governo italiano, oltre al concorso prestato per la costruzione di una ferrovia attraverso il San Gottardo, s'impegnava a costruire sulla sinistra del Lago Maggiore una linea che, partendo dal confine svizzero presso Pino, si congiunga ad uno dei punti della rete italiana, posto sulla via diretta di Genova. Ora, come v'è noto, varie Provincie e Comuni italiani si sono obbligati per importanti somme a prendere a loro carico una parte del sussidio dato dall'Italia; e si può sicuramente ritenere che, nel prendere quelle deliberazioni, essi intendessero che la loro quota di contributo si applicasse anche alla costruzione di quel tronco indispensabile di rannodamento, senza il quale la ferrovia del Gottardo sarebbe per noi di bene scarsa utilità, e che il Governo aveva assunto l'impegno di costruire, nell'atto stesso col quale si obbligava a sussidiare la rete del Gottardo. Onde ci è sembrato che non si potessero equamente assoggettare le Provincie e i Comuni a concorrere in qualsiasi misura per quella ferrovia; ciò che non esclude, d'altronde, che lo Stato accetti, se vi sarà luogo, le offerte spontanee di contributo, che per l'adozione di un determinato tracciato fossero fatte dagli interessati.

Quanto alla ferrovia Benevento-Campobasso, essa è una parte soltanto della linea da Termoli per Campobasso, all'incontro di quella Foggia-Napoli in un punto da determinarsi tra Telese e Benevento, concessa colla legge 14 maggio 1865, n. 2279, alla Società Italiana delle Ferrovie Meridionali. Però gli studii fatti per quella linea hanno dimostrato che nella valle del Biferno l'instabilità dei terreni presenterebbe tali difficoltà all'impianto ed alla conservazione di una via ferrata, da esigere enormi dispendii, fuori di proporzione colla reale utilità di quella linea, di cui l'esistenza sarebbe, d'altronde, dalle frane sempre compromessa. Ed anche nel tratto da Campobasso alla linea Foggia-Napoli consimili difficoltà, sebbene in minori proporzioni, si presentano; sicchè, dopo avere studiato numerosi tracciati, dopo ripetute visite locali di Commissioni tecniche governative, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha dovuto riconoscere che la linea da preferirsi sarebbe quella che si allaccerebbe presso Benevento colla linea Foggia-Napoli, presentando fra Campobasso e Benevento uno sviluppo di 76 chilom., con pendenza del 25 per mille e curve di 300 metri di raggio.

Dapprima per queste difficoltà di tracciati, ed in seguito per le intraprese trattative di riscatto, la Società delle Meridionali nessun lavoro ha finora intrapreso lungo quel tronco, per la costruzione del quale si presagise occorrere una spesa di 25 milioni di lire. Ora, siccome le popolazioni del Molise, se la concessione fatta alle Meridionali avesse avuto effetto, avrebbero avuto la ferrovia per il capoluogo della loro provincia senza essere obbligate ad alcun contributo; siccome le difficoltà tecniche rendono necessario di sospendere e rimandare ad altra epoca la costruzione del tronco Termoli-Campobasso, così ho ritenunto che il Governo non potesse dispensarsi dal costruire interamente a sue spese questo tronco di ferrovia da Campobasso a Benevento.

Senonchè sorse il dubbio se quella linea sia la più conveniente per gli interessi della provincia di Molise.....

Da uno studio, che è stato nel passato anno eseguito da ingegneri governativi, risulta che la linea Cajanello-Campobasso presenterebbe uno sviluppo di circa 90 chilometri, potrebbe costruirsi con pendenze non maggiori del 18 per mille e con curve di raggio non minore a 400 metri, ed importerebbe una spesa pressochè eguale a quella per la costruzione dei 76 chilometri da Campobasso a Benevento. Nè finalmente è da tacersi a favore di questa linea, che in avvenire si potrebbe prolungarla per Gildone, Volturara e Lucera fino a raggiungere verso Foggia la ferrovia adriatica, abbreviando di circa 50 chilometri il tragitto

alla Capitale da Foggia, e da tutte le provincie al di là, fino al Jonio; mentre invece deve ritenersi tecnicamente difficilissimo il prolungamento della linea Benevento-Campobasso fino a Termoli per la valle del Biferno. Queste considerazioni fanno nascere il quesito: se non convenga costruire a carico dello Stato il tronco ferroviario Cajanello-Campobasso, in sostituzione di quello Benevento-Campobasso, siccome quello col quale si provvederebbe egualmente alla congiunzione di Campobasso colle esistenti linee ferroviarie, si servirebbe una gran parte della provincia di Molise, senza alcun maggior aggravio per lo Stato, il quale si avvantaggerà anzi dei più abbondanti prodotti di quella linea.

Nell'isola di Sicilia, la legge 25 agosto 1863 concedeva alla Società *Vittorio Emanuele*, e quella dei 28 agosto 1870, n° 5858, autorizzava il Governo a costruire fra le altre, a carico diretto dello Stato, una linea da Catania a Palermo con diramazioni per Girgenti e Licata. Secondo i progetti presentati, la diramazione per Girgenti si sarebbe innestata alla linea principale Palermo-Catania, alla Stazione di Campofranco, dalla quale quest'ultima linea avrebbe proseguito per la valle del Salito verso Santa Caterina (Xirbi) e Leonforte. Ma per le frane, dalle quali quella deserta valle è infestata, la linea del Salito fu riconosciuta inammissibile, e si studiò di sostituirvi quella detta di Montedoro, la quale, se da un lato avrebbe allungato di qualche chilometro la linea Palermo-Catania, dall'altra però presentava il vantaggio di collocare Caltanissetta sulla linea principale, anzichè sulla diramazione per Licata. Fino da quando vennero intrapresi i primi studii per la rete sicula, erasi bensì riconosciuto che il tronco Canicattì-Caldare offriva condizioni tecniche molto più favorevoli di ogni altro, che avesse potuto proporsi per congiungere le linee ferroviarie provenienti da Palermo e da Catania; ma esso presentava però l'inconveniente gravissimo di riavvicinare a Girgenti il punto di diramazione e di allungare di molti chilometri il tragitto da Palermo a Catania. Si sarebbe avuto, con questo tracciato, piuttosto una linea da Palermo a Girgenti con diramazioni per Licata e Catania, anzichè, come prescriveva la legge, una linea da Palermo a Catania con diramazioni per Girgenti e Licata.

Senonchè, compilati i progetti esecutivi della linea di Montedoro, ne venne a risultare che la sua costruzione avrebbe importata una spesa di 18 milioni di lire, mentre per quella delle Caldare avrebbero bastato 8 milioni. Una così grave differenza di spesa era essa abbastanza giustificata dall'abbreviamento di soli 23 chilometri nella linea Palermo-Catania? E non sarebbe stato possibile, anche incontrando un dispendio maggiore, di ottenere un abbreviamento più ragguardevole di quello procurato dalla linea di Montedoro, e che veramente riducesse al minimo possibile il tragitto fra Palermo e Catania? Sono queste le considerazioni che hanno fatto suggerire la linea di Vallelunga, la quale, diramandosi alla Stazione di Roccapalumpa dalla linea Palermo-Girgenti, verrebbe a ricongiungersi alla ferrovia esistente alla Stazione di Santa Caterina od a quella di San Cataldo. Questo tronco, di cui ora si stanno facendo gli studii da ingegneri governativi (*), ridurrebbe il tragitto da Palermo a Catania a chilometri 250, cioè l'abbrevierebbe di 27 chilometri in confronto della linea di Montedoro, di 50 in paragone di quella delle Caldare; e quindi esso soddisfa, meglio di ogni altro, allo scopo della legge, che è quello di stabilire una comunicazione più diretta che sia possibile fra Palermo e Catania. Ma, adottando questo tracciato per la linea principale, è pure necessario costruire il tronco Canicattì-Caldare, per non assoggettare ad un soverchio allungamento le comunicazioni fra Girgenti, Caltanissetta e Catania. Onde, siccome le varie leggi, rispetto alle ferrovie interne della Sicilia, hanno avuto per iscopo di creare un ben inteso sistema di comunicazioni ferroviarie fra le città di Palermo Catania, Caltanissetta e Girgenti, così la costruzione del tronco di Vallelunga e di quella Canicattì-Caldare a spese dello Stato deve ritenersi siccome una legittima conseguenza di quelle disposizioni di legge, siccome il compimento della rete delle ferrovie Calabro-Sicule, quale è stata determinata dall'articolo 7 della legge 28 agosto 1870.

Queste quattro linee, di cui l'una è una ferrovia internazionale, l'altra può costituire la prima parte di una nuova linea attraverso l'Appennino, e le ultime due completano la rete primaria dell'isola di Sicilia, hanno caratteri di ferrovie principali o *arteriali*, come le denomina la legge 28 agosto 1870. (*Continua*).

(*) Questi studii furono già compiuti ed approvati, e furono già indetti i relativi incanti, come annunciammo nel nostro numero del 13 corrente. (LA RED.)

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Dicembre 1877)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il prospetto dei prodotti riferibili al mese di dicembre 1877, confrontati con quelli del dicembre 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Il prodotto generale lordo pel mese di dicembre 1877 (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 12,347,576, ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori | L. | 6,974,902 |
| Bagagli | » | 211,941 |
| Merci a grande velocità | » | 1,467,216 |
| Id. a piccola velocità | » | 5,650,476 |
| Prodotti diversi | » | 43,941 |
| Totale | L. | 12,347,576 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 7,122,062 | L. | 6,898,605 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,198,726 | » | 1,143,694 |
| » Romane | » | 2,170,019 | » | 2,519,393 |
| » Meridionali | » | 1,690,621 | » | 2,164,135 |
| » Sarde | » | 72,003 | » | 70,824 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 32,558 | » | 32,108 |
| » Torino-Rivoli | » | 9,900 | » | 9,654 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 16,398 | » | 18,839 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 35,289 | » | » |
| Totale | L. | 12,347,576 | L. | 12,857,252 |

Si ebbe dunque nel dicembre 1877 una diminuzione totale di L. 509,676 in confronto del dicembre 1876.

(*) Vedi *Monitore* N. 8 a. c.

Diminuirono le Romane di L. 349,374; le Meridionali di L. 473,514; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 2,441.

Aumentarono invece le ferrovie dello Stato di L. 223,457; quelle esercìte dalla Società Austriaca di L. 55,032; le Sarde di L. 1,179; la Torino-Lanzo di L. 450; la Torino-Rivoli di L. 246; e si ebbero L. 35,289 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel dicembre 1876 non erano in esercizio.

Notisi che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel dicembre 1876 era di chil. 7942, nel dicembre 1877 era invece di chil. 8186, come nel novembre dello stesso anno.

I prodotti poi dell'intero anno 1877, in confronto con quelli dell'anno 1876, furono i seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 87,742,833 | L. | 86,207,267 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 14,658,827 | » | 14,148,922 |
| » Romane | » | 27,108,770 | » | 27,227,674 |
| » Meridionali | » | 22,108,529 | » | 22,165,594 |
| » Sarde | » | 995,617 | » | 1,015,565 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 438,991 | » | 411,728 |
| » Torino-Rivoli | » | 141,410 | » | 127,087 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 212,281 | » | 76,484 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 159,594 | » | » |
| Totale | L. | 153,566,852 | L. | 151,380,321 |

Si ebbe pertanto nell'intero anno 1877 un aumento totale di L. 2,186,531 in confronto dell'anno 1876.

Aumentarono le ferrovie dello Stato di L. 1,535,566; quelle esercìte dalla Società Austriaca di L. 509,905; la Torino-Lanzo di L. 27,263; la Torino-Rivoli di L. 14,323; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 135,797; e si ebbero poi lire 159,594 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che non erano aperte nel 1876.

Diminuirono invece le Romane di L. 118,904; le Meridionali di L. 57,065; e le Sarde di L. 19,948. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di dicembre 1877, confrontato con quello del 1876, presenta le cifre seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 1,923 | L. | 1,941 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,282 | » | 1,223 |
| » Romane | » | 1,317 | » | 1,529 |
| » Meridionali | » | 1,165 | » | 1,492 |
| » Sarde | » | 361 | » | 355 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 1,017 | » | 1,003 |
| » Torino-Rivoli | » | 825 | » | 804 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 546 | » | 628 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 329 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,521 | L. | 1,636 |

Si ebbe dunque nel dicembre 1877 una diminuzione media di L. 115 in confronto del dicembre 1876.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 18; le Romane di L. 212; le Meridionali di L. 327; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 82.

Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Austriaca di L. 59; le Sarde di L. 6; la Torino-Lanzo di L. 14; e la Torino-Rivoli di L. 21. E si ebbero poi L. 329 sulla linea Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel dicembre 1876 non erano in esercizio.

Il prodotto chilometrico durante l'intero anno 1877, confrontato con quello dell'intero anno 1876, presenta le cifre seguenti:

| | | 1877 | | 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 24,131 | L. | 25,082 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 15,677 | » | 15,246 |
| » Romane | » | 16,459 | » | 16,531 |
| » Meridionali | » | 15,247 | » | 15,286 |
| » Sarde | » | 5,003 | » | 5,103 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 13,718 | » | 15,835 |
| » Torino-Rivoli | » | 11,784 | » | 10,590 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 7,076 | » | 7,648 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 4,693 | » | » |
| Media complessiva | L. | 19,256 | L. | 19,636 |

Si ebbe dunque nel 1877 una diminuzione media di lire 380 in confronto del 1876.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 951; le Romane di L. 72; le Meridionali di L. 39; le Sarde di L. 100; la Torino-Lanzo di L. 2117; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 572.

Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Austriaca di L. 431; e la Torino-Rivoli di L. 1,194. Si ebbero inoltre L. 4,693 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel 1876 non erano in esercizio. —

Quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto generale del mese di dicembre 1876 fu di L. 64,573, con un aumento di L. 2,984 in confronto del dicembre 1876; ed il prodotto dal 1° gennaio al 31 dicembre 1877 ascese a lire 942,376, cioè con una diminuzione di L. 43,644 in confronto del 1876.

— Al suddetto prospetto dei prodotti del mese di dicembre 1877 va poi aggiunto un prospetto comparativo dei prodotti chilometrici avuti dal 1865 al 1877 per tutte le linee riunite, colle rispettive differenze in confronto dell'anno precedente, e cioè:

| | | Prodotto chilometrico | Differenza coll'anno precedente |
|---|---|---|---|
| 1865 | L. | 16,890 | — 1,548 |
| 1866 | » | 16,920(*) | + 330 |
| 1867 | » | 15,470 | — 1,458 |
| 1868 | » | 15,690 | + 220 |
| 1869 | » | 16,816 | + 1,126 |
| 1870 | » | 16,517 | — 299 |
| 1871 | » | 17,175 | + 658 |
| 1872 | » | 18,994 | + 1,819 |
| 1873 | » | 20,093 | + 1,099 |
| 1874 | » | 20,128 | + 35 |
| 1875 | » | 19,575 | — 553 |
| 1876 | » | 19,636 | + 61 |
| 1877 | » | 19,256 | — 380 |

Il detto prospetto avverte essersi mantenuta anche pel 1877 l'antica ripartizione delle linee, per poter fare il regolare confronto cogli anni precedenti.

(*) Nel prospetto ministeriale che abbiamo sott'occhio c'è un manifesto errore di stampa pei prodotti dei due anni 1865 e 1866, cioè L. 16,89 e 16,92, che noi abbiamo creduto doversi correggere coll'aggiunta d'uno zero in fine delle cifre, e quindi anche nella colonna della differenza, ove stava indicato + 33. Notiamo pure che nel prospetto medesimo si riscontrano altri errori di stampa, che noi abbiamo corretti sulla base dei prospetti precedenti, cioè chil. 244, in luogo di 243, aperti nel corso dell'anno; e chil. 8186, in luogo di 8185, per la lunghezza totale in esercizio al 31 dicembre 1877.

Non possiamo qui astenerci dal raccomandare maggior diligenza in chi sovrintende a siffatte pubblicazioni ufficiali.

LA RED.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 26 febbraio.

Pochissimi sono, per grande ventura, gli inetti, o eccessivamente ambiziosi, o per lo meno stranamente illusi, che, rispetto al Governo d'Italia, rinnovano l'antichissimo e folle tentativo della costruzione di una torre di Babele; ma ne consegue in realtà, tuttavia, per l'intero paese la confusione delle lingue, della quale parlano le sacre carte. Così, da quanto tempo non si assiste quotidianamente allo spettacolo, che i cinici o gl'indifferenti chiamano ameno, ed io reputo e sento profondamente disgustoso, di accordi « con vece assidua » annunziati e contraddetti tra il Ministero e la maggioranza intorno alla sorte delle Convenzioni ferroviarie? Si è riaffermato anche recentissimamente, che l'ara era presta per la consumazione dell'auspicato connubio tra il Gabinetto ed il gruppo Cairoli, e che, a propiziarsi gli Dei, il più gradito, il primo olocausto ad immolare sarebbero state le Convenzioni; io stesso v'intrattenni assai volte sul premeditato sagrifizio, biasimandolo col più severo linguaggio. Ebbene? seppi invece testè da persona degnissima di fede, che l'onor. Presidente del Consiglio, fatto chiamare a sè il ben noto corrispondente di uno o più egualmente noti giornali italiani, gli disse: « Voi mi combattete in questo momento, nè io pretendo il vostro appoggio, dovendo voi naturalmente esprimere l'attuale opinione dei vostri amici e vostra: bensì, da gentiluomo a gentiluomo, vi chiedo calorosamente un favore, *ed è di voler* telegrafare e scrivere, dicendovene apertamente da me autorizzato, che il secondo giorno dell'apertura delle Camere io ripresenterò le Convenzioni, e porrò sulle medesime la *questione dell'intero Gabinetto* ».

Vedete, dunque, in quale enorme e permanente equivoco si vive, se questo episodio, che io vi narrai fedelmente come l'appresi, è vero, del che, in quanto a me, non posso dubitare. Certo, sarebbe quest'ultimo il più retto, anzi l'unico cammino che dignitosamente e onestamente dovrebbe battere il Ministero Depretis, anche colla certezza che coi fogli delle Convenzioni si formasse il suo sudario. Un bel morir, tutta la vita onora!

Nulla affatto di nuovo, intanto, nè di concretato manco nella mente del Gabinetto, intorno al provvedimento provvisorio per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, continuando il Presidente del Consiglio a volere almeno salvato il *principio* dell'esercizio privato, ed insistendo il gruppo Cairoli a subire magari l'esercizio governativo, a preferenza di un contratto coi negoziatori delle Convenzioni. —

Ricorderete le conferenze tenutesi a Parigi nel marzo 1876 tra i delegati delle Compagnie ferroviarie Parigi-Lione-Mediterraneo, dell'Alta Italia e della Svizzera Occidentale, e la Convenzione allora sottoscritta, mercè la quale, modificandosi notevolmente le relative tariffe di transito, si sarebbe stabilito un servizio diretto cumulativo di merci e viaggiatori, via del Moncenisio, a grande e piccola velocità. Era anche stipulata la espressa riserva che la Convenzione non sarebbe entrata in vigore, se non dopo ottenuta l'approvazione del Governo italiano; ed io provo oggi il vivo compiacimento di potervi annunciare la firma del relativo Decreto Reale, in seguito agli amichevoli concerti intervenuti col Governo francese. Il soggetto è sì importante da richiedere forse e valere bene la pena che io vi torni sopra; vi basti al momento la fresca novella, la quale deve tornare assai lieta ad ognuno, in considerazione dei larghi vantaggi che arrecherà all'Italia la soppressione della famigerata tariffa differenziale della Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo. —

Un altro recentissimo Decreto Reale approva la proposta del Consiglio d'amministrazione, deliberata il 29 dicembre p. p. dall'assemblea straordinaria degli Azionisti delle Ferrovie Meridionali, circa la modificazione dell'art. 32 dello statuto sociale nel senso che, in caso di riscatto, la Società potrà trasformarsi in Società d'esercizio, ed occorrendo, di costruzione di reti ferroviarie da determinarsi. —

Il nuovo tronco di strada ferrata, che al presente la Compagnia Reale Sarda fa costruire nell'isola colla maggiore alacrità, in vista del lodevole fine di migliorare il più sollecitamente possibile le condizioni finanziarie della Società mediante il pattuito aumento del sussidio chilometrico, parte dalla Stazione di Giave e Pozzo Maggiore alla quota 471.76, e tocca il suo termine, che è il punto di congiunzione colla linea Sassari-Ozieri, alla quota 275.25. Misura la percorrenza di chilom. 26.630, dei quali metri 18,938.74 in rettilineo e 7,691.26 in curva; il raggio minimo delle curve è di 300 m., il massimo 1000. Sopra chilom. 8.170 si riscontrano pendenze del 15 e più per mille, e sopra brevi tratti sino il 25.

Ad onta di siffatte condizioni altimetriche apparentemente gravi, la linea può svilupparsi senza notevoli difficoltà, con piccolissimi movimenti di terra; il principale rilevato ha l'altezza massima di m. 9.50, e la più importante trincea misura 12 m. di profondità e 140 di lunghezza. Non vi sono gallerie, nè ponti di grande ampiezza; vi sono due ponti in muratura a tre luci da 6 m. ciascuna, ed uno a travata metallica a due luci da 8 m. ognuna. Le Stazioni sono tre: Giave e Pozzo Maggiore, Torralba, Mores ed Itireddu.

Dell'altro tronco, che deve pur essere costruito di pari passo col precedente, dall'attuale Stazione a quella definitiva d'Ozieri, vi darò i particolari un'altra volta, essendovi negoziati in corso tra il Ministero, la Compagnia e il Municipio dell'anzidetta città, intorno all'ubicazione della Stazione medesima. —

Al Ministero dei lavori pubblici si è deliberato, assicurano, d'introdurre per intanto provvisorie modificazioni d'orario limitatamente alle linee che sono di necessità collegate colla Treviglio-Rovato, di prossima apertura all'esercizio, dando tempo al compimento di quel lunghissimo e intralciato lavoro preliminare, soprattutto nelle disposizioni del personale richiesto dal cambiamento d'un orario generale di tutte le strade ferrate del regno. —

Per la sistemazione del torrente Quaderna nella provincia di Bologna, il Consiglio superiore dei lavori pubblici eleggerà una Commissione nel proprio seno, incaricata di esaminare e studiare sul luogo la parte idraulica della questione, per riferirne a suo tempo. Approvò il Consiglio medesimo una perizia per nuove maggiori spese occorrenti al compimento del tronco di S. Cataldo in Sicilia, spese calcolate presuntivamente nell'ammontare

di L. 1,200,000 all'incirca; un progetto per opere di consolidamento a due frane nel tronco Trivigno-Potenza, della linea dell'Jonio, presso i chilometri 101.289 e 101.450; un progetto per opere identiche ai rilevati Bellotta e S. Francesco nel tronco Leonforte-Villarosa; l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della Stazione di Spezzano-Castrovillari, lungo la diramazione di Cosenza; e finalmente alcune riparazioni di rilievo ed urgenti in due strade nazionali delle provincie di Palermo e di Cagliari.

B.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

**In seguito al favorevole risultato della visita di ricognizione alla linea Treviglio-Rovato, da noi annunciata, attendesi ora dal Ministero dei lavori pubblici l'approvazione per l'apertura al pubblico servizio, che probabilmente avrà luogo il 4 marzo p. v.**

---

Di concerto fra le varie Amministrazioni ferroviarie italiane e quella Parigi-Lione-Mediterraneo, vennero stabilite apposite riduzioni in occasione della Esposizione universale che si terrà a Parigi dal 1° maggio a tutto ottobre del corrente anno.

Tali riduzioni, approvate dal Ministero dei lavori pubblici, sono compendiate, insieme colle condizioni e norme per fruirne, in apposito programma compilato ad uso degli interessati.

Le dette riduzioni sono già entrate in vigore.

---

Il 1° marzo p. v., per parte delle Ferrovie dell'Alta Italia, verrà fatta all'Impresa Denegri la consegna dei lavori di costruzione della nuova galleria in curva sotto il colle di S. Benigno in Genova, per l'accesso alle calate della nuova Stazione marittima, facendosi da quel giorno decorrere il termine di sei mesi fissato dal contratto per la esecuzione dei detti lavori.

---

Domenica mattina, in seguito ad un inesatto telegramma del Sindaco di Rivarolo alla Prefettura di Torino, si é qui sparsa la voce di un grave disastro accaduto la sera precedente sulla nuova ferrovia Settimo-Rivarolo.

Assunte più precise informazioni, fummo lieti di constatare che il fatto non era così grave com'era stato annunciato. Esso si riduce, infatti, a quanto segue:

La sera del 23 corr., ad un treno merci diretto verso Rivarolo, ed in prossimità di quella Stazione, si staccarono improvvisamente tre carri, i quali, per la pendenza di oltre il 6 00|00 esistente in quel punto della linea, retrocedettero da sè, assumendo poi una velocità abbastanza forte. Giunti presso la Stazione di Bosconero, incontrarono il treno viaggiatori, che ascendeva rimorchiato dalla locomotiva. L'urto che ne seguì produsse lo sfasciamento completo dei tre carri merci, materiale vecchio ed in cattivo stato della preesistente ippoferrovia. La locomotiva, che rimorchiava il treno, ebbe spezzati i repulsori, senz'altre avarìe; e le vetture dei viaggiatori non ebbero a risentire che una scossa piuttosto violenta, che fu causa di lievi contusioni a parecchi passeggeri, e di molta paura, però senza conseguenze.

Tutti quei viaggiatori poterono quindi proseguire tranquillamente il loro viaggio.

Sappiamo poi che tra pochi giorni verrà stabilito un regolare servizio con carrozze per passeggeri e carri da merci, ceduti a prestito dalle Ferrovie dell'Alta Italia al proprietario della linea cav. Reinfeld, in seguito ad accordi già stabiliti. Verrà così cansato ogni pericolo, cessando affatto l'uso del vecchio materiale della cessata ippoferrovia.

---

Il *Corriere Astigiano*, nel render conto dell'adunanza tenuta dal Consiglio comunale d'Asti la sera del 20 corr., asserisce che la divergenza tra la Società ferroviaria dell'Alta Italia ed il Comune, relativamente ai lavori d'ingrandimento di quella Stazione, sta in ciò: « che, mentre dalla prima si crede potersi provvedere con la sostituzione d'un'altra tettoia, coll'aumento di qualche binario, e con altre opere di minor conto, si dice poi che le maggiori opere, sia per ampliamento della Stazione, sia per costruzione d'altri locali ad uso della merce al di là del cavalcavia, coi rispettivi accessi mediante appositi sottovia (alla cui costruzione l'Amministrazione ferroviaria è disposta a far procedere), la relativa spesa però debba intieramente sopportarsi dal nostro Comune ».

Tale esposizione non é esatta. Ci consta invece che l'Amministrazione ferroviaria, per eseguire il totale progetto d'ingrandimento della Stazione, con nuovo sviluppo di binarii al di là del cavalcavia, del calcolato importo complessivo di L. 730,000, si è limitata a chiedere al Municipio il concorso di L. 120,000, quale importo dei terreni da espropriare, od altrimenti la cessione gratuita dei terreni medesimi, più il pagamento di L. 30,000 a fondo perduto, dopo che il nuovo fabbricato passeggeri fosse ultimato.

L'Amministrazione ferroviaria ha giustificato questa sua domanda col fatto, che per porre quella Stazione in grado di soddisfare pienamente ai bisogni dell'esercizio, la spesa sarebbe assai minore di quella preventivata per la esecuzione dell'intero progetto vagheggiato dal Comune d'Asti. Infatti, la sola costruzione di un nuovo fabbricato passeggeri e di una nuova tettoia, come il Municipio desidera, costerebbe L. 250,000: mentre, non preoccupandosi delle appa-

renze esterne e di opere di lusso, si potrebbe provvedere ai bisogni della ferrovia con semplici ristauri e poche aggiunte all'attuale fabbricato, conservando pure l'esistente tettoia; e tutto ciò colla sola spesa di circa L. 100,000.

Sta quindi che l'Amministrazione ferroviaria, coll'accennata sua proposta, si addosserebbe la spesa di L. 580,000, mentre il Municipio d'Asti non avrebbe che quella di L. 150,000 per ottenere l'esecuzione del progetto compilato secondo i suoi desiderii. Arrogi che quest'ultima spesa potrebbe anche esser diminuita, attesa l'economia che il Municipio potrebbe conseguire coll'assumersi esso medesimo l'espropriazione dei terreni, tanto più che ci consta esserne già fin d'ora possessore di una parte.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie del Piemonte** — Leggiamo nel *Monferrato* di Casale, 24:

Il Consiglio comunale è radunato d'urgenza pel giorno di mercoledì, 27 corrente, alle ore 2 pom., per deliberare sul sussidio alla ferrovia Torino-Casale per Gassino-Brusasco e Valle Stura.

— Sappiamo che la tanto sospirata ferrovia tra Cuneo e Mondovì verrà, con tutta probabilità, messa nel novero dei fatti compiuti, stante le proposte fatte dalla Casa Lapeyre-Marchisio, che ne assumerebbe la costruzione a condizioni vantaggiosissime per quei Comuni, come propose di fare attualmente pella ferrovia Casale-Vallestura-Torino sulla destra del Po.

— La Deputazione provinciale di Torino, nella sua adunanza del 18 corr., deliberò di sottoporre al Consiglio provinciale la domanda di sussidio del sig. Carlo Alessandro Marchisio per la ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, quando la domanda stessa sarà corredata degli opportuni documenti, e specialmente delle deliberazioni dei Comuni interessati.

**Ferrovia Roma-Fiumicino**. — Leggiamo nel *Diritto*, in data 21:

Abbiamo più volte lamentata la lentezza onde procedevano i lavori di costruzione del tronco di ferrovia Roma-Fiumicino.

Siamo lieti finalmente di annunziare che la via è finita, e che la locomotiva ha già fatto felicemente parecchie corse di prova tra Roma e Fiumicino e tra Fiumicino e Roma.

L'esercizio venne assunto dall'Azienda delle ferrovie Romane, la quale si è pure incaricata dell'armamento della linea. Fra pochi giorni comincieranno i treni regolari.

**Ferrovia Bergamo-Treviglio-Lodi** — Leggesi nella *Lombardia* del 21:

Tempo fa, accennammo all'iniziativa presa per l'attivazione di questo progetto ferroviario.

Oggi siamo in grado di annunziare ai nostri lettori, che gli sforzi fatti dalla benemerita Commissione hanno approdato a buonissimo successo. Gli studii di dettaglio sono ultimati, e si sta provvedendo per la distribuzione della relativa relazione, nonchè per la convocazione del Comitato promotore. Non si sa ancora il luogo di riunione, ma si ritiene che possa essere Treviglio, come luogo più centrico della linea.

Nella prossima adunanza il Comitato delibererà per la definitiva costituzione della Società e per le opere d'impianto.

— Avvertiamo che il progetto di questa ferrovia è a sistema ridotto.

**Riduzioni di tariffe**. — Il *Diritto* dice che la Direzione generale delle strade ferrate, accogliendo le istanze del Comizio agrario di Roma, acconsentì che, in occasione del Concorso e *Fiera enologica* italiana, la quale avrà luogo in quella città dal 14 al 24 marzo p. v., vengano applicate al trasporto degli espositori e degli oggetti diretti alla mostra le riduzioni di tariffa appositamente stabilite dal Decreto ministeriale 5 dicembre 1876.

**Tramways di Milano**. — La Direzione del *tramway* Milano-Saronno ha presentato alla Giunta municipale il progetto dell'ingegnere Maestri per la erezione della nuova Stazione al Foro Bonaparte; e la Direzione del *tramway* Milano-Vaprio, a mezzo dell'ingegnere Radice, quello per la Stazione da innalzarsi fuori della Porta Principe Umberto, nella località detta la *Misericordia*.

— Anche la Società del *tramway* Milano-Melegnano ha presentato alla Giunta municipale una domanda di acquisto dell'area del soppresso Cimitero di San Rocco fuori di Porta Romana, per costruirvi la Stazione ed i magazzini.

**Tramways di Genova** — Leggiamo nel *Commercio di Genova* del 25:

A quanto si afferma, verso la metà di marzo verrà inaugurato il servizio del *tramway* da Genova a Bolzaneto, di cui oggi viene collaudata la linea coll'intervento delle Autorità. Ieri mattina si fece una prova sulla intera linea.

— Leggesi nello stesso giornale in data 26:

Ieri l'altro, coll'intervento dei rappresentanti del Municipio e coll'ingegnere-capo civico, si fece la collaudazione dell'intera linea del *tramway* da piazza Annunziata a Rivarolo. Alle ore 4 pom. la comitiva faceva ritorno in piazza Annunziata. Nessuno inconveniente si è riscontrato.

**Tramways a Palermo**. — Scrivono da Palermo, 22, alla *Riforma*:

Palermo avrà tra pochi giorni in esercizio i *tramways*. La linea Piazza Marina-Acquasanta è quasi terminata; l'altra per mezzo Monreale progredisce rapidamente. Pare che l'esercizio di questa maniera di locomozione debba cominciare col primo giorno di marzo.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo**. — La *Gazz. Ticin* del 20 corrente scrive:

Dopo tre giorni di conferenza, le trattative recentemente intavolate a Berlino fra i delegati della Direzione della ferrovia del Gottardo e quelli del Consorzio degli assuntori delle Obbligazioni della ferrovia medesima, sono riuscite ad un completo accordo. Le due parti si sono intese sopra il progetto di una Convenzione suppletoria, la quale, oltre la condizione preliminare che la ricostituzione dell'Impresa del Gottardo, a norma della Conferenza di Lucerna del 12 maggio 1877, sia assicurata mediante l'accertamento dei mezzi necessarii (astrazione fatta dal capitale-Azioni ed Obbligazioni) con un'analoga dichiarazione degli Stati contraenti, consacra altre disposizioni, che danno le norme speciali per la costituzione di una prima ed unica ipoteca per il capitale-Obbligazioni e per l'emissione della IV serie in differenti rate fino al 1° luglio 1880. Questo progetto sarà comunicato ai singoli interessati, i quali dovranno aderirvi in un congruo termine. Questa adesione è poi tanto più attesa, in quanto che le condizioni della Convenzione assicurano il capitale-Obbligazioni per la continuazione dell'impresa.

— Si scrive da Göschenen, 20, al *Journal de Genève*:

Il 1° febbraio, verso le 3 ore e 1|2 del mattino, come avete annunciato, si fece saltare, per mezzo della dinamite, l'Ufficio del Capo della perforazione meccanica del tunnel (non l'Ufficio del sig. Favre, com'erasi erroneamente annun-

ciato); e il contenuto di questo Ufficio venne distrutto. La scorsa notte, si depose una certa quantità di dinamite davanti a questo Ufficio ricostrutto a nuovo, come pure davanti a due altri edificii del villaggio, ma senza provocarne l'esplosione.

Si attribuisce quest' atto ad alcuni di quegli operaj senza lavoro, di cui la Polizia tollera il soggiorno a Göschenen.

— Il bollettino presentato dal Dipartimento delle ferrovie pei lavori al gran tunnel del Gottardo durante il mese di gennaio p. s., dà i seguenti ragguagli:

| | | Avanzamento complessivo alla fine di | |
|---|---|---|---|
| | | Dicembre | Gennaio |
| Galleria di direzione | m. | 9660.6 | 9789.2 |
| Allargamento della stessa | » | 8440.6 | 8721.6 |
| Calotta | » | 5922.3 | 6125.9 |
| Strozzo | » | 4716.3 | 4838.9 |
| Vôlta | » | 5965.3 | 6211.8 |
| Piedritti | » | 4454.5 | 4629.1 |
| Tunnel completo con canale e nicchia | » | 3742.2 | 3795.4 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 21.20 (serpentina), o dal lato di Airolo di m. 6.30 (armatura), in totale di m. 27.50, cioè m. 3.90 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — La *Gazz. Ticin.* ha per telegrafo da Berna, 21, che il Consiglio federale ha dichiarato aperto il concorso sulla ferrovia nazionale. Il sig. Russemberger venne nominato curatore della massa.

— Con legge suppletoria del 14 corr., l'art. 9 della legge sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie sul territorio della Confederazione svizzera, del 23 dicembre 1872, ha ricevuto la seguente redazione:

« Ai funzionarii ed impiegati ferroviarii sarà accordata libera almeno ogni terza domenica. Per quelle categorie di funzionarii ed impiegati, il cui rimpiazzo nei giorni di domenica presenta speciali difficoltà, e non è fattibile nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, le Amministrazioni ferroviarie potranno, dietro approvazione del Consiglio federale, dare gli ordini perchè la terza domenica libera sia surrogata con un giorno di lavoro libero. Un simile cambiamento potrà aver luogo eccezionalmente anche per altri funzionarii ed impiegati, se questi ne facessero domanda presso i loro rispettivi superiori.

« Queste disposizioni trovano applicazione anche per le altre Imprese di trasporto concessionate dalla Confederazione o da questa stessa esercitate, piroscafi, poste ecc. ».

— La Direzione della ferrovia lago di Zurigo-Gottardo crede poter aprire il tronco Rapperschwyl-Pfäffikon col 1° luglio prossimo. Circa l'esercizio, venne conchiusa una Convenzione coll'Unione delle strade ferrate svizzere, mediante la quale questa si assume, contro un indennizzo annuale di fr. 5500 e per chilometro, l'esercizio col proprio materiale. Sono previsti cinque treni al giorno in ciascuna direzione.

**Ferrovie francesi.** — Il sig. Sadi-Carnot ha presentato alla Camera dei deputati la sua relazione sul progetto di legge relativo: 1° all'incorporazione di parecchie linee d'interesse locale nella rete d'interesse generale; 2° all'approvazione delle Convenzioni di riscatto passate tra il Ministro dei lavori pubblici e diverse Compagnie ferroviarie.

— In esecuzione degli ordini del Ministro dei lavori pubblici, gl'ingegneri hanno tracciato le linee principali delle ferrovie da costruire per completare la rete interna. Il quadro relativo venne presentato al Ministro della guerra, che deve esaminarlo dal punto di vista strategico.

Una Commissione speciale venne a tal uopo riunita, ed il suo parere non tarderà ad esser comunicato al Ministro dei lavori pubblici, per le modificazioni che fossero riconosciute necessarie nei suddetti progetti.

— La questione delle ferrovie sulle strade comuni ha fatto un passo decisivo. Mercoledì della settimana scorsa, sulla ferrovia costrutta lungo la strada da Villiers-le-Roi alla Stazione dello stesso nome della linea del Nord, gli ingegneri dei ponti e strade di Seinet-et-Oise diressero le esperienze prescritte dal Ministro dei lavori pubblici.

Queste esperienze, secondo il parere delle persone competenti che vi assistevano, riescirono completamente. Le forti rampe, che si trovano su quella strada, e specialmente quella del 5 1[2 p. 0[0 che s'incontra nel paese, furono superate dalla locomotiva brevettata della Società, col treno ad essa attaccato; le curve di 25 m. di raggio furono superate mercè un sistema d'assi convergenti, di cui la Società stessa ha il brevetto; finalmente nelle pendenze, come nelle salite, la macchina obbedì perfettamente, in modo da poterla quasi istantaneamente fermare.

**Le strade ferrate nell'America.** — La Rivista tedesca *Mittheilungen* fa menzione di una curiosa esperienza fatta nello inverno del 1803-1804 dall'americano Oliviero Evans, alla presenza di oltre 20,000 spettatori.

Sopra delle guide di ferro ch'egli collocò appositamente, e tirato da una macchina a vapore, che nomò l'*Oructer-Amphibolus*, egli fece un piccolo viaggio nelle strade di Filadelfia, e si fermò sulla sponda della riviera Schnylkill.

Tutti gli sforzi fatti dall'inventore Oliviero Evans per far comprendere ai suoi contemporanei e concittadini l'immensa importanza della sua scoperta furono inutili, ed egli non riuscì a trovare il denaro che gli avrebbe permesso di costruire una ferrovia di qualche importanza. Finalmente nel 1809, Oliviero Evans rinunziò ad ogni speranza, ma pubblicò un opuscolo sulla sua scoperta, opuscolo nel quale trovasi questa memorabile profezia:

« La nostra generazione si contenterà di canali navi-
« gabili, quella che le succederà si servirà di ferrovie a
« cavalli, ma la terza, più illuminata, adoprerà la mia mac-
« china a vapore. »

La profezia di Oliviero Evans si è realizzata assai più presto che egli non credesse.

Gli Stati Uniti, il 31 dicembre 1877, erano solcati da 124,649 chilometri di strade ferrate, vale a dire 23,610 chilometri di meno che l'Europa, la cui rete ferroviaria misura una lunghezza di 148,259 chilometri.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 23 gennaio (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per le operazioni di credito popolare, sedente in Avola (prov. di Siracusa), col titolo di *Banca mutua popolare di Avola*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 7 aprile 1873, e col capitale nominale di L. 90,000 diviso in 1800 azioni da L. 50 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società industriale Partenopea*, sedente in Napoli.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 21), è approvato il cambiamento della ragione della Società *Cambiaggio e Comp. per la fabbricazione del ferro vuoto Cambiaggio e sue applicazioni*, sedente in Milano, in quella di *E. Moroni e Comp. per la fabbricazione del ferro vuoto Cambiaggio e sue applicazioni*.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Napoli col titolo di *Banca Napoletana*, portando il detto capitale da 15 milioni di lire, diviso in 30,000 azioni da L. 500 cadauna, a 13 milioni di lire, diviso in 26,000 azioni da L. 500, mediante il riscatto e annullamento di 4000 azioni; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 30 detto mese (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova, col titolo *Impresa dell'Esquilino*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 25 ottobre 1872, e col capitale nominale di

15 milioni di lire, diviso in 60,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 23) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Sinigaglia, col titolo di *Società commerciale Sinigagliese*, e col capitale di L. 700,000, diviso in 1400 azioni da L. 500 ciascuna.

**Strade nazionali.** — Con R. Decreto del 7 corr. (*Gazz. Uff.* del 23 mese stesso), il tratto di strada compreso fra la Stazione ferroviaria e la porta S. Pietro in Lucca, e da questa, nell'interno dell'abitato, a quella di S. Maria nella detta città, è dichiarata strada nazionale, per tutti gli effetti previsti dalla vigente legge sulle opere pubbliche.

**Lavori al Tevere.** — Il 23 corr., al Ministero dei lavori pubblici si è radunata per la prima volta la Commissione di vigilanza per i lavori del Tevere.

Erano presenti i signori Cairoli, Canevari, Pianciani, Bracci, Partini e il segretario cav. Bianchi. Venne eletto presidente della Commissione l'on. Cairoli, e fu nominata una sotto-Commissione per riferire sullo stato dei lavori e su tutti i precedenti a tutt'oggi.

**Lavori idraulici.** — Si ha da Pisa, 21, che il Ministro dei lavori pubblici ha disposto siano principiati immediatamente i lavori proposti dall'Ufficio del Genio civile nel Padule di Vada, ponendo a disposizione dell'Ufficio stesso la somma di L. 4500. Il rimanente della somma necessaria, che calcolasi in L. 20,000, sarà stanziata nel bilancio definitivo dell'anno in corso; cosicchè i lavori potranno essere condotti a termine prima della prossima estate.

**Macchine-utensili in Roma.** — La Società per gli interessi economici, residente in Roma, nella sua adunanza generale del 25 corr. prese a trattare il tema: se si dovesse promuovere in Roma la diffusione delle macchine utensili. L'on. Grispigni, relatore, ha fatto una vera monografia su questo tema importantissimo, ed ha toccato molto opportunamente tutti i punti più salienti della questione.

Le ragioni per le quali molte delle industrie in Roma sono poco fiorenti, e molte altre, che pur potrebbero essere facilmente attuate, sono quasi interamente sconosciute, sono assai svariate. L'onorevole relatore ne accennò come principali l'inerzia, e la quasi totale ignoranza dei nuovi istrumenti, che in altri paesi sono stati i più potenti fattori di prosperità industriale.

La relazione dell'on. Grispigni dette luogo a qualche osservazione sui mezzi di attuare questa diffusione delle macchine e sui pericoli a cui questa può dar luogo, ma nessuno — ed era ben naturale — si oppose al concetto in massima, e venne quindi approvata la proposta, che la Società per gli interessi economici debba agevolarla con tutti i mezzi che saranno in di lei potere.

Stabilita così la massima, si venne a discutere la seconda parte della proposta riguardante i mezzi. L'on. Grispigni, relatore anche per questa parte, lesse un accurato lavoro, che era la sintèsi delle discussioni avvenute nel seno delle due sezioni identica e istituzioni operaie, e venne approvata all'unanimità la deliberazione che il Consiglio direttivo della Società nomini un Comitato incaricato di far conoscere le macchine utensili, iutrodurne l'uso e procurarne la diffusione, rendendone facile l'acquisto anche ai meno abbienti.

Fu approvato inoltre che la Società, nei limiti del suo bilancio, stanzierà un piccolo fondo per facilitare i primi lavori del Comitato.

**Costruzioni navali.** — Il *Movimento di Genova* dice che il 20 corr. alle ore 12 1|2, a Sestri Ponente, veniva lanciato in mare il barco a palo *Gardeick*, della portata di 1300 tonnellate, 800 di registro.

L'armatore è il sig Luigi Pellerano, il capitano Felice Romussi, ed il costruttore l'egregio Michele Boasi.

Una folla straordinaria assisteva allo spettacolo; il varo riuscì talmente bene, che superò l'aspettativa degli intervenuti e dello stesso costruttore, che ha pur già mandato tanti bastimenti, con esito felicissimo, a galleggiare sull'elemento infido.

**Servizio forestale.** — La *Gazz. Uff.* del 22 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 10 mese stesso, firmato dal Ministro dell'interno, che approva l'annesso regolamento per l'applicazione della legge forestale del 20 giugno 1877.

**Servizio postale.** — A rettificazione di una notizia data, pochi giorni prima, sul progetto di riforma delle tasse postali che si sta elaborando dalla Direzione generale di quell'Amministrazione, il *Diritto* del 21 dice che la tassa delle lettere semplici nell'interno del Regno, non eccedenti i grammi 8, sarà ridotta a centesimi *dieci*, e non a *quindici*, come aveva detto.

Desideriamo che il *Diritto* sia questa volta nel vero.

— Lo stesso giornale dice che l'Amministrazione delle poste sta studiando il modo di agevolare, per quanto è possibile, l'incremento del piccolo commercio con istituire presso gli Uffizii pastali più importanti del Regno il servizio relativo all'incasso degli effetti di commercio.

Questo servizio, che già esiste nel Belgio, ha dato in quel paese buoni risultati.

**Servizio telegrafico** — Il 19, raccoglievasi in Roma la Commissione ministeriale per la legge telegrafica. Erano presenti: l'on. Borgatti, senatore, presidente; gli on. Errante, senatore, Lovito, Colombini, Luzzatti, Parenzo, deputati; Ridolfi, consigliere d'Appello; il comm. D'Amico, direttore generale dei telegrafi, e l'avv. Mezzogori. Discusso il metodo col quale la Commissione procederà ai suoi lavori, fu nominata una sotto-Commissione coll'incarico di riunire tutti gli anteatti della questione e formulare i punti principali del progetto di legge da discutersi in una prossima riunione generale.

La sotto-Commissione fu composta dagli on.: Borgatti, presidente, D'Amico, Parenzo, Ridolfi e Mezzogori.

**I telegrafi in Germania.** — Secondo una relazione statistica sui telegrafi, che vide testè la luce in Germania, nel 1877 il numero dei telegrammi, che passarono per gli Ufficii telegrafici dell'Impero di Germania, fu di 9,327,549, cioè superiore di 652,441 agli 8,675,108 telegrammi che erano stati spediti durante l'esercizio precedente.

I proventi telegrafici del 1877 furono di 13,427,044 *marchi* imperiali, da 1 franco e 25 centesimi l'uno; vale a dire superiori di 1,251,725 *marchi* ai proventi del 1876, che ammontarono a 12,175,319 *marchi*.

Allorchè l'Amministrazione dei telegrafi fu riunita a quella delle poste, in tutto l'Impero di Germania il numero degli Ufficii telegrafici era di 1688; alla fine del 1877, il numero degli Ufficii telegrafici era salito a 3287.

**Esposizione universale di Parigi.** — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dell'interno, ha nominato i signori:

Martini prof. Ferdinando e Mussi dott. Giuseppe, deputati al Parlamento, e Lemmi ing. Emilio, a componenti della Commissione Reale per l'Esposizione di Parigi.

**Metalli preziosi agli Stati Uniti.** — Leggiamo nel *Journal Officiel* che, durante gli ultimi sei anni, la produzione media degli Stati Uniti in metalli preziosi fu di 64 milioni di dollari, dei quali più di 50 erano stati estratti dalle miniere della California e del Nevada. Nel 1877 poi la produzione dei metalli preziosi superò i 98 milioni di dollari.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### Avviso

*Tariffe delle Ferrovie Meridionali Austriache, Austriache dello Stato, Ungheresi, Galiziane ecc., da o per Cormons-transito, applicabili in via di rispedizione d'Ufficio ai trasporti da o per l'Italia ed oltre.*

Le ferrovie Austro-Ungariche, Galiziane, ecc., hanno adottato delle tariffe *da o per Cormons-transito*, applicabili in via di rispedizione d'ufficio ai trasporti *da o per l'Italia ed oltre*, le quali vengono quì appresso enumerate:

I. — Ferrovie Meridionali austriache, e Ferrovie austriache dell'Est dello Stato.

Tariffa speciale per determinati trasporti a *P. V.* da *Cormons-transito* a *Karansebes*, via *Budapest-Kelenföld-Steinbrück* (Oesterr-Staatseisenbahn) *Temesvär*.

II. — Ferrovie: Meridionali Austriache; Settentrionale Imperatore Ferdinando: Galiziana Carlo Lodovico; Leopoli-Czernowitz-Jassy; Ferrovia dello Stato, Tarnöw-Leluchow; Ferrovia Eperies-Tarnöw (parte ungherese, da Eperies a Orlow); Ferrovia Cassovia-Oderberg; Ferrovie Ungheresi dello Stato; Ferrovia del Tibisco; Ungherese del Nord-Est; Prima Ungherese-Galiziana; Ferrovia del Dniester (Chyrow-Stry); Ferrovia Arciduca Alberto (Leopoli-Stry).

Tariffa valevole a tutto giugno 1878 pei trasporti in servizio diretto a *G.* e *P. V.*, fra il *transito* di *Cormons* da una parte, ed i transiti di *Brody, Podwoloczyska* e *Suczawa* dall'altra parte, via *Vienna-Krakau*, e via *Budapest-Kelenföld-Miskolcz*.

III. — Ferrovie: Meridionali Austriache; Settentrionale Imperatore Ferdinando; Galiziana Carlo Lodovico; Leopoli Czernowitz-Jassy; Ferrovia dello Stato, Tarnöw-Leluchow; Ferrovia Eperies-Tarnow (parte ungherese, da Eperies a Orlow); Ferrovia Cassovia-Oderberg; Ferrovie Ungheresi dello Stato; Ferrovia del Tibisco; Ungherese del Nord-Est; Prima Ungherese-Galiziana; Ferrovia del Dniester (Chyrow-Stry); Ferrovia Arciduca Alberto (Leopoli-Stry).

Tariffa pei trasporti in servizio diretto a *G.* e *P. V.*, fra la *Stazione di Cormons* da una parte e *diverse Stazioni delle Ferrovie Galiziane* dall'altra parte, via *Vienna-Krakau*, e via *Budapest-Kelenföld-Miskolcz*.

La raccolta delle predette tariffe tradotte in italiano, è vendibile al pubblico a *L. 1.00* per ciascun esemplare, nelle Stazioni qui appresso nominate.

Alessandria, Asti, Biella, Bologna, Brescia, Carrara, Chiasso, Firenze, Genova, P. C., Genova P. P., Mantova, Milano, Monza, Novara, Padova, Pavia, Pisa, Sampierdarena, S. Benigno, Savona, Torino P. N., Torino P. S., Udine, Venezia, Vercelli, Verona e Vicenza.

Portando ciò a notizia del commercio soggiungesi che siccome si è accennato nelle avvertenze premesse alla suddetta raccolta di tariffe, queste ultime sono applicabili esclusivamente mediante rispedizione d'ufficio e pei trasporti seguenti, cioè:

quella sotto il *n. I* pei *trasporti a P.* V. delle merci all'uopo indicate, *che essendo in transito sulle Ferrovie dell'Alta Italia* (cioè dall'estero per l'estero) *sieno indirizzati a Cormons-transito per Karansebes*, via Budapest-Kelenföld-Steinbrück-Temeswär;

quella sotto il *n. II* pei *trasporti a G. e P. V.*, che dall'Italia ed oltre sieno *indirizzati a Cormons-transito, per uno dei transiti di Brody Podwoloczyska, Suczawa,* o viceversa; fatta eccezione pei trasporti a *P. V.* favoriti da una apposita tariffa speciale con condizione di peso, cioè per quelli dei cereali, legumi, prodotti della macinazione e semi oleosi, da Brody-transito, Cracovia, Czernowitz, Granica, Podwoloczyska-transito, Suczawa (loco e transito), che per fruire della suddetta tariffa speciale debbono essere indirizzati a Cormons-transito per un porto di mare italiano o per una Stazione francese e non viceversa;

quella sotto il *n. III* pei *trasporti a G. e P. V.* che dall'Italia ed oltre sieno indirizzati a Cormons-transito per le Stazioni delle Ferrovie Galiziane, cioè: Boryslaw, Brody, Chyröw, Czernowitz, Drohobycz, Jaroslau, Kolomea, Lemberg, Przemysl, Rzeszöw, Stanislau, Stryj, Suczawa, Tarnopol, Tarnöw, Zloczou, o viceversa.

Così pure soggiungesi: che per esse tariffe sotto i numeri II e III, compresa la predetta tariffa speciale sotto il numero II, la richiesta dell'itinerario, via Vienna-Krakau, o via Budapest-Kelenföld, Miskolcz, è facoltativa per la G. V., ma per la P. V. dà luogo all'applicazione delle tariffe locali invece delle tariffe dirette in quistione; motivo per cui, volendosi fruire di esse tariffe dirette P. V., non devesi far richiesta del detto itinerario;

e che la ripetuta tariffa sotto il numero II contiene in appendice, ma colla dichiarazione che la Südbahn e le altre ferrovie ad essa collegate non assumono al riguardo veruna responsabilità;

*A)* un prontuario di prezzi di trasporto da Brody a Kiew e Berdyczew, o viceversa; e da Podwoloczyska a Odessa, Rasdjelnaja, Birsula, Schmerinka, Balta, Olviopol, Elisabethgrad, Tiraspol, Kischinew, o viceversa;

*B)* una classificazione di merci ed i prezzi corrispondenti, pei trasporti da Suczawa a Leverda-Dorohoiu, Botosani, Dolhasca, Pascani, Tirgul-Frumos, Jassy, Roman, o viceversa; e da Roman a Bacau, Adjud, Marasesti, Tecuciu, Berlad, Galatz, Braila, Buzeu, Ploesti, Bucarest, Pisesti, Craiova, Turn-Severin, Verciorova, o viceversa.

Avvertesi infine che, oltre alle note apposte a quelle parti della suddetta raccolta di tariffe, che più differiscono dalle tariffe e condizioni di trasporto le quali vengono integralmente mantenute in quanto al percorso delle ferrovie dell'Alta Italia, quest'Amministrazione pure ritenendo che la pubblicazione di cui trattasi sarà per contribuire allo sviluppo delle transazioni del commercio internazionale, deve tuttavia declinare formalmente qualsiasi responsabilità tanto sull'andamento e sulla tassazione dei menzionati trasporti per il percorso delle ferrovie Austro-Ungariche, Galiziane, ecc., quanto sulla durata della validità delle già dette tariffe.

*Milano, 15 febbraio 1878.*

La Direzione Generale dell'Esercizio.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare Italiano si sostenne, nella scorsa settimana, malgrado la notizia che l'on. Depretis si fosse acconciato all'idea di ritirare il progetto di legge per le Convenzioni ferroviarie o lo lasciasse morire negli Uffici. Anche senza le Convenzioni, il Mobiliare ha vigorosa abbastanza la sua vita, e le sue facoltà possono bene, entro la sua orbita, esplicarsi fruttuosamente senza l'esercizio delle ferrovie. E se le Azioni di quest'Istituto si mantennero ferme a 703 e 701, e la speculazione non le abbandona mai, non ci pare che il giudizio a loro riguardo non sia esatto.

Nei valori ferroviarii non si ebbero transazioni di qualche rilievo, ma i prezzi si mantennero. Le Azioni Meridionali si aggirarono sul 349 al 350; le Obbligazioni relative sul 248 al 249; i Boni sul 569.

Le Sarde, della serie A, vennero negoziate a 245.75; quelle della serie B, a 242.50 e 242.75 — Le Pontebbane a 379.25 contanti — Le Alta Italia a 258.75.

A Parigi le Lombarde si tennero fiacche a 167 e 168; le Obbligazioni a 237 e 238. Le Vittorio Emanuele a 240 e 238. Le Azioni delle Ferrovie Romane a 76 e 74; le Obbligazioni a 260 e 259.

## CONVOCAZIONI

**Credito agricolo industriale Sardo** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 8 marzo p. v. in Cagliari, sede sociale, per la presentazione del resoconto della gestione 1877 e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Banca Generale** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 16 marzo p. v. in Roma, sede sociale: per la nomina di un revisore del bilancio 1877, nella seduta straordinaria; e per la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori sul bilancio 1877 e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

**Società anonima delle Miniere di rame di Poggio Alto** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 17 marzo p. v. in Firenze, sede sociale, per udire le comunicazioni delle Presidenze tecniche ed amministrative, e per la emissione delle rimanenti 500 azioni di 2ª serie.

**Società anonima delle Miniere di Montesanto** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 marzo p. v. in Genova, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio, per la presentazione del bilancio 1877, per deliberare sopra provvedimenti finanziarii, e per la nomima di consiglieri e revisori pel 1878.

**Banca Tiberina** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 marzo p. v. in Roma, sede sociale, per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la votazione del bilancio 1877, e per la nomina di amministratori e censori.

**Impresa dell'Esquilino** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 marzo p. v. in Genova, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio sociale, e per la nomina di consiglieri.

**Società anonima della filatura, tessitura e tintoria di cotone in Pordenone.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 2 aprile p. v. in Venezia (Casino dei negozianti), per udire il rapporto dei censori sul bilancio 1876-77, per approvazione del detto bilancio e dividendo, e preventivo 1878, e per la nomina di un Direttore.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Barletta.** — 38ª estrazione del 20 febbraio 1878.

Obbligazione rimborsata con L. 100:
Serie 2885 dal N. 1 al N. 50.

Elenco delle 160 Obbligazioni premiate:

| Serie | N. | L. | Serie | N. | L. | Serie | N. | L. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1426 | 3 | 100,000 | 350 | 23 | 100 | 2355 | 4 | 100 |
| 382 | 7 | 1000 | 458 | 41 | 100 | 2596 | 32 | 100 |
| 377 | 36 | 500 | 563 | 33 | 100 | 2652 | 14 | 100 |
| 5961 | 43 | 500 | 624 | 6 | 100 | 3512 | 38 | 100 |
| 1058 | 16 | 400 | 634 | 48 | 100 | 3569 | 17 | 100 |
| 5494 | 47 | 400 | 1568 | 50 | 100 | 3750 | 11 | 100 |
| 278 | 2 | 300 | 1758 | 28 | 100 | 4165 | 22 | 100 |
| 356 | 13 | 300 | 1790 | 18 | 100 | 4571 | 27 | 100 |
| 3829 | 34 | 300 | 2075 | 31 | 100 | 4653 | 27 | 100 |
| 212 | 47 | 100 | 2286 | 28 | 100 | 4847 | 48 | 100 |

(Seguono i premii da L. 50).

Il pagamento dei rimborsi e premii verrà eseguito a partire dal 20 agosto 1878, a Barletta, presso la Cassa del Comune e con la trattenuta delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione.

Il Municipio si riserba di pagare i suddetti premii e rimborsi prontamente sotto sconto.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 maggio 1878, col primo premio di L. 20,000.

# Avvisi d'Asta

Il 5 marzo p. v., presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada consorziale Pedimontana, dalla Maremmana inferiore presso Gallicano alla Casilina sotto Valmontone, per l'annuo canone di L. 4733.62. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 600 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 1500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Toscanese-Cornetana, tronco II, dal Fosso dell'Infernetto a Toscanella, per l'annuo canone di L. 6500. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 700, e cauzione definitiva L. 1650 come sopra.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto del lavori addizionali e di riparazione di danni straordinarii alle opere per la sistemazione del tronco d'alveo dei Camaldoli dappresso Qualiano e Zaccaria, per il complessivo importo di L. 47,147. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 2000 in denaro o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 7000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del Teatro comunale, per la presunta somma di L. 250,000. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 12 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di difesa con materiali artefatti di 4 tratte della sponda interna del tronco d'argine destro del fiume Po in froldo Croce, Comune di Sermide, in diminuzione della somma di L. 40,444.92, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito interinale d. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per la provvista di chilogr. 120,000 di piombo diverso filato, per l'importo di L. 90,000. Consegna alla Direzione medesima di chil. 60,000 entro 45 giorni, e dei rimanenti 60,000 entro 90 giorni. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.



CESARE ROSSI, *Gerente*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 7ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3441 | 52 | » |
| Media. . . . . . . . . | » | 3429 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 611,375.50 | 620,053.45 | » | 8,677.95 |
| Merci a grande velocità . . | 187,712.25 | 172,285.40 | 15,426.85 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 763,480.90 | 802,580.00 | » | 39,099.10 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,562,568.65 | 1,594,918.85 | » | 32,350.20 |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,372.45 | 14,798.00 | » | 2,425.55 |
| Totale della settimana. . . | 1,574,941.10 | 1,609,716.85 | » | 34,775.75 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 18 *febbraio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 4,261,424.80 | 4,061,571.85 | 199,852.95 | » |
| Merci a grande velocità . . | 1,311,224.90 | 1,307,145.35 | 4,079.55 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 5,239,000.86 | 5,281,064.28 | » | 42,063.42 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 10,811,650.56 | 10,649,781.48 | 161,869.08 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 82,440.10 | 84,870.04 | » | 2,429.94 |
| Totali . . . . . . . . | 10,894,090.66 | 10,734,651.52 | 159,439.14 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 7ª settimana . . . | 447.34 | 463.50 | — 16.16 | — 3.49 |
| Prodotti totali . . . | 3,095.23 | 3,105.80 | — 10.57 | — 0.34 |

## Strade Ferrate Meridionali

3ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 411,853.34 | 284.82 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 472,238.26 | 326.58 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 60,384.92 | — 41.76 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 1.123,830.49 | 777.20 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 1,157,188.09 | 800.27 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 33,357.60 | — 23.07 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 123,975.30 | 108.85 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,082.— | 144,634.33 | 133.67 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 57.— | — 20,659.03 | — 24.82 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 376,101.98 | 330.20 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,082.— | 388,161.16 | 358.74 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 57.— | — 12,059.18 | — 28.54 |

## Strade Ferrate Romane

49ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 427,395.64 | 13,5[illegible] |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 600,650.82 | 19,027.45 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | |
| Differenza ( in meno . . . | — | 173,255.18 | 5,488.56 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 10.bre 1877 . | 1,646 | 25,470,200.14 | 16,466.4[illegible] |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 25,493,503.98 | 16,478.67 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 23,303.84 | 12.1[illegible] |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO Quantità | LINEA VICENZA-SCHIO Importo | LINEA TREVISO-VICENZA Quantità | LINEA TREVISO-VICENZA Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# REVUE BRITANNIQUE

**REVUE INTERNATIONALE**

*Sommaire des matières contenues dans la livraison de fevrier 1878 :*

**Politique internationale — Commerce.** — L'Angleterre et ses colonies.

**Economie sociale — Mœurs pittoresques.** — Les basses classes de l'Angleterre — Les cueilleurs de houblon.

**Instruction publique - Pédagogie.** — Les Université étrangères — Upsal.

**Voyages - Mœurs - Philologie.** — Le pays flamingant. Étude sur les mœurs, les usages, le langage, les croyances et les superstitions de la Flandre occidentale (2° extrait).

**Roman.** — Les couches sociales. — Étude de la vie moderne.

**Miscellanées. — Nouvelles.** — L'enfant de l'État.

**Curiosités anecdotiques - Curiosités littéraires** - Les vieux almanachs. — Pensées diverses.

**Correspondances de la Revue Britannique.** — Nouvelles des sciences, de la littérature, de beaux-arts, du commerce, etc. etc.

**Correspondance d'Allemagne.** — Suites de l'unification de l'Allemagne. — Procès en diffamation intenté à M. de Bismark — Le socialisme et ses progrès. — Les dépenses de l'Allemagne. — Nécessité de impôts nouveaux. - Fonctionnement du fisc. - Les lettres de M. de Moltke sur la France. — Le club des cosmophiles et le Nestor des poètes allemands. — Théâtres, tableaux, etc.

**Correspondance d'Amérique** — Les griefs de l'Ouest contre le Nord-Est. — Le président et l'enquête. - Des emigrants pour l'Afrique — Un royaume à la recherche d'un protecteur. - Exportations diverses — Encore les Chinois, etc., etc.

**Correspondance d'Orient.** — Le chapitre des déconvenues. — Alliance intime de la Russie et de la Turquie. — Le triomphe du principe monarchique - Le rôle futur de l'Angleterre.

**Correspondance d' Italie.** — Les morts vont vite. - La politique de Pie IX. — La réorganisation financière de la papauté. — La république romaine. - L'opulence du Vatican et la pauvreté du Quirinal. — Dangers de la situation de l'Italie vis-à-vis de l'Angleterre. — Les chevaux ne font pas la guerre aux poissons.

**Correspondance de Londres** - Les indécisions du gouvernement. - Les abus des exercices du corps. — Le théâtre et l'Eglise. — Mémoire de lord Melbourne. — Une inamorata de lord Byron. — Romans nouveaux. - Un pendant à l'*Histoire d'un crime*. — Œuvres à sensation. — La millième représentation de *Our Boys*. — Geneviève Ward.

**Chronique scientifique.**

**Chronique et bulletin bibliographique.** — Un anniversaire. — La mort du Pape et la fille aînée de l'Eglise. — L'Exposition universelle. — Livres d'architecture archèologique et religieuse. — Livres nouveaux. - Théâtres, *Niniche*, *la Femme de chambre*, *le Petit Duc*, etc.

Estratto dal Supplemento al Foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 17, del 22 febbraio 1878.

# STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 1° marzo p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° luglio 1873 al 2 gennaio 1878 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° marzo prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal dì 26 del corrente mese, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di S. M. Novella, num. 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

— del 13,8732 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia: . . . . L. 0.87
— dell'1 0[00, più doppio decimo per tassa di circolazione . . . . . . . . . . . . » 0.11

In tutto L. 0.98

e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse . » 5.32

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degl'imprestiti 1° *marzo* 1856 *e* 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francofòrte s[M* e *Londra*, possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese di invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere l'esistenza in una delle suddette due Piazze delle Cartelle estratte e delle Obbligazioni, alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine.

2. Le Cartelle ed i Cuponi dei detti due imprestiti dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale, ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero delle finanze per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il Ragioniere capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese di invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

*Firenze*, 20 *febbraio* 1878.

IL DIRETTORE GENERALE
**G. DE MARTINO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## Consorzio per la costruzione di un ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone, lungo la strada da Pinerolo a San Secondo.

### AVVISO DI SECONDO INCANTO DEFINITIVO

Essendo stato fatto in tempo utile il ribasso di L. 5.57 per cento, superiore del ventesimo, al prezzo cui venne deliberato nel primo incanto l'appalto del

**2° lotto delle opere di costruzione del ponte in ferro a traliccio sul torrente Chisone lungo la strada consortile da Pinerolo a San Secondo, consistente nella provvista e collocamento delle travate in ferro e loro accessorii;.**

Si fa noto al pubblico che nel giorno 9 del prossimo marzo, alle ore 11 antimeridiane, in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello, ove hanno sede gli Uffici della Provincia, avanti il Presidente del Consorzio dei Comuni di San Secondo, Pinerolo, Prarostino, ed Abbadia Alpina, o di un Membro di esso dal medesimo delegato, avrà luogo nell'interesse e per conto del Consorzio stesso, il secondo incanto e la definitiva aggiudicazione dell'appalto a favore del miglior offerente in ribasso di un tanto per cento sul prezzo totale approssimativo ora ridotto a L. 30,122.23.

L'incanto seguirà col metodo dei partiti segreti scritti sopra un foglio di carta bollata da una lira; sarà in facoltà dell'Amministrazione consortile di ricusare le offerte che non credesse di sua convenienza; saranno osservate nel resto le formalità prescritte dal regolamento generale approvato con Regio decreto 4 settembre 1870.

Per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso i suddetti Uffizi della Provincia i disegni, la perizia ed il Capitolato che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di opportuni certificati, ed a garanzia delle loro offerte, depositare provvisoriamente a mani del segretario, prima dell'apertura dell'incanto, la somma di L. 4000 in numerario od in equivalenti titoli sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa centrale dello Stato a ciò autorizzata, della somma di L. 8000, in numerario od in titoli di rendita sul Debito pubblico al portatore al valore di Borsa, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, 21 febbraio 1878.*

*Il Presidente del Consorzio*

**TROMBOTTO.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 6 Marzo 1878 N.° 10.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Nuove Costruzioni* (Continua) — *La tariffa dei tabacchi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### NUOVE COSTRUZIONI.

*(Continuazione — V. N. 6)*

La Relazione ministeriale, dopo aver dimostrato che le quattro linee proposte per la Sicilia hanno i caratteri di ferrovie principali o *arteriali*, come le nomina la legge 28 agosto 1870, soggiunge:

Tali sono pure le ferrovie:

Spezia-Parma; Firenze-Faenza; Roma-Solmona per Molina; Eboli-Reggio.

Uno sguardo gettato sulla carta d'Italia basta a persuadersene; poichè si scorge subito che la ferrovia Spezia-Parma dimezza con un nuovo valico il grande intervallo che, lungo l'Appennino, corre fra i passi dei Giovi e di Pracchia, e nei rapporti militari allaccia il nostro primario arsenale marittimo colle piazze forti della valle del Po; la Firenze-Faenza stabilisce una nuova comunicazione fra la Toscana e le Romagne, da lunghi anni desiderata da quelle provincie, di cui renderà più attivi gli scambievoli rapporti commerciali, e viene a raddoppiare l'efficacia militare della ferrovia Pistoia-Bologna; la Roma-Solmona riavvicina alla Capitale gli Abbruzzi, la Capitanata e le Puglie, abbreviando di 195 chilometri il tragitto attuale da Pescara a Roma, e di 40 quello da Foggia a Roma; l'Eboli-Reggio finalmente, abbreviando di ben 200 chilometri il tragitto da Reggio a Napoli, anche dopo il compimento della linea di Potenza, e percorrendo sempre con miti pendenze il versante del Tirreno, stabilisce una diretta e quasi non interrotta comunicazione fra la Sicilia e la Capitale; rannoda fra loro e con Napoli le provincie di Reggio, Catanzaro, Cosenza, Potenza, Salerno, per le estese e fertili parti di esse che giacciono sul versante Tirreno. E fra queste ferrovie principali, si è pur compreso il breve tronco di 4 chilometri Codola-Nocera, perchè, compenetrato qual'è, per così dire, tra le ferrovie Napoli-Avellino e Napoli-Salerno di proprietà dello Stato, non potrebbe essere ad altri concesso, formando esso il necessario complemento di quelle due linee.

Non ci dilungheremo qui a dimostrarvi le ragioni, per le quali è stata preferita la linea Spezia-Parma a quella Lucca-Modena o Lucca-Reggio; nè quelle che hanno fatto prescegliere la ferrovia Firenze-Faenza tra le varie linee progettate per congiungere più direttamente la Toscana e le Romagne; nè finalmente le considerazioni per le quali riteniamo doversi adottare, per la ferrovia Eboli-Reggio, la linea lungo il Tirreno, facendola diramare a Battipaglia da quella Salerno-Potenza.

Tali quistioni sono ampiamente svolte ed opportunamente risolute nelle relazioni delle Commissioni tecniche istituite dall'on. Zanardelli, relazioni che abbiamo creduto dovere unire come allegati al presente progetto di legge, onde ognuno di voi possa conoscere ed apprezzare le considerazioni che ci hanno indotti a proporvi la definitiva aprovazione di quelle tre linee. Stimiamo soltanto necessario aggiungere poche parole, per meglio giustificare la preferenza data alla ferrovia Firenze-Faenza.

La Commissione incaricata di studiare la questione della scelta di un nuovo valico attraverso l'Appennino fra quelli di Fossato e di Pracchia, ha giustamente classificato i varii progetti da essa esaminati in due distinti gruppi: l'uno composto delle linee che hanno per obbiettivo Firenze, l'altro di quelle di cui l'obbiettivo è Roma, cioè che hanno per iscopo di abbreviare la distanza da Bologna a Roma.

Tra le ferrovie del primo gruppo, essa ha prescelto la Pontassieve-Faenza, suggerendo però di farla sboccare direttamente a Firenze; fra quelle del secondo gruppo, il suo voto è stato per la ferrovia Arezzo-Forlì, che abbrevierebbe di 43 chilometri la distanza da Roma a Bologna, lasciando

però al Governo la scelta fra quelle due linee, secondo l'importanza ch'esso attribuirebbe all'uno o all'altro obbiettivo.

Ora, in primo luogo, sembra che non si possa esitare a sostituire il tronco Borgo San Lorenzo-Firenze a quello di Borgo S. Lorenzo-Pontassieve. Con quest'ultimo tracciato, infatti, si allungherebbe di 17 chilometri il tragitto da Faenza a Firenze. Si ridurrebbe, è vero, il tragitto attuale da Bologna a Roma (via Firenze) da chilometri 447 a chilometri 437; ma un abbreviamento così tenue non giustificherebbe punto l'abbandono di una città cospicua qual è Firenze, mentre l'accennato allungamento di 17 chilometri nel tragitto da Faenza a Firenze aggraverebbe sensibilmente i traffici fra le Romagne e la Toscana, e sarebbe contrario perciò allo scopo principale della nuova linea. D'altronde, colla ferrovia Tuoro-Chiusi si è già notevolmente abbreviata la percorrenza fra Bologna e Roma; ed ora importa assai agevolare le relazioni di Firenze colle vicine provincie, per ravvivare i commerci e le industrie di quella illustre città.

Confrontando poi la linea Firenze-Faenza colla Forlì-Arezzo, quest'ultima, se riavvicina notevolmente Bologna alla Capitale, presenta però gli inconvenienti di attraversare territorii poco produttivi e poco popolati, di non aver alcuna importanza commerciale locale, e di richiedere tuttavia una spesa superiore di 16 o 17 milioni a quella occorrente per la Firenze-Faenza. Ora, l'accennato abbreviamento non giustificherebbe un dispendio così elevato, tanto più che a quella maggiore spesa non si limita tutto l'aggravio che quella linea arrecherebbe alla finanza dello Stato; poichè essa toglierebbe molta parte del transito alle ferrovie Bologna-Firenze-Arezzo, e la città di Firenze verrebbe a trovarsi fuori della linea di più diretta comunicazione fra la bassa valle del Po e la Capitale, ciò che senza una assoluta necessità deve evitarsi. E queste considerazioni ci parvero così gravi, che non abbiamo esitato a proporvi di costruire la linea Firenze-Faenza, a preferenza di quella Arezzo-Forlì.

Ma, sebbene le linee dianzi accennate siano indubbiamente ferrovie principali della nostra rete, non abbiamo creduto che esse dovessero costruirsi senza alcun concorso dei territorii interessati. Esiste già il fatto che, per promuoverne la costruzione, le Provincie e i Comuni hanno volonterosamente deliberato sussidii non indifferenti; per la Spezia-Parma, questi sussidii si accostano ai 4 milioni di lire; per la linea da Eboli a Reggio pel versante del Tirreno, le sovvenzioni finora votate ascendono a lire 7,181,420; la Provincia di Roma ha accordato una sovvenzione chilometrica di lire 1000 per il tronco Roma-Tivoli della ferrovia di Sulmona, ed il suo spontaneo concorso sarebbe, senza dubbio, molto più ragguardevole per l'intiera linea degli Abbruzzi, che le arrecherà vantaggi di gran lunga maggiori di quelli del solo tronco di Tivoli. D'altronde, la nostra legge dei lavori pubblici contiene il principio del concorso delle Provincie e dei Comuni alle opere che si eseguiscono dallo Stato; poichè, per i porti di prima classe, essa pone il 20 per cento di tutte le spese a carico dei Comuni, Circondarii e Provincie interessate; e con leggi speciali, questo principio del contributo delle Provincie e dei Comuni nei lavori dello Stato trovasi esteso alla costruzione di un gran numero di strade, di cui non poche presentano una importanza non guari inferiore a quella delle nazionali. Nè alcuno potrebbe ragionevolmente sostenere che una ferrovia abbia, per i territorii che essa attraversa, una utilità meno diretta e meno estesa di quella di un porto o di una strada ordinaria. Quindi la proposta di far concorrere le Provincie ed i Comuni alla costruzione delle suddette linee, sarà da voi senza difficoltà accettata, tanto più che, ridotto quel contributo ad un decimo della spesa che potrà pagarsi in 20 rate annue uguali, esso non potrà recare alle Provincie ed ai Comuni un onere, che le loro forze riunite non siano capaci di sostenere. E quanto alle controversie che potessero sorgere rispetto al riparto delle quote di contributo, le disposizioni dell'art. 7 provvedono a risolverle, con norme simili a quelle, che dalla legge sui lavori pubblici sono pei Consorzii stradali determinate. —

Stabilito così quali siano le linee principali da costruirsi direttamente dallo Stato, restano da considerare le ferrovie secondarie, che pur sono necessarie al completamento della nostra rete ferroviaria. Queste linee sono di assai diversa importanza, e perciò le abbiamo distinte in due gruppi, proponendo però speciali condizioni per la linea Ivrea-Aosta, la quale formerebbe così una categoria distinta dalle altre. E questo provvedimento speciale per quella linea non vi parrà certo inopportuno, quando voi consideriate che ragioni militari e politiche consigliano di non ritardare più a lungo l'allacciamento colla nostra rete di una valle, che si protende verso il confine, e che è la sola parte del Regno ove non si parli l'idioma italiano; che, senza un valido aiuto del Governo, sarebbe impossibile a quelle popolazioni di avere la via ferrata, sebbene siansi impegnate, per ottenerla, a gravissimi sagrifizii; che, tanto nella legge del 14 maggio 1865, quanto in quella del 28 agosto 1870, era dichiarato che quella linea sarebbe esercitata con un compenso del 50 per cento del prodotto lordo, ed in questa ultima si accordava anche una sovvenzione governativa di L. 3,500,000 a fondo perduto; ma il fatto ha dimostrato che, anche con questo sussidio, non era possibile eseguire quella linea, la quale presenta non lievi difficoltà d'arte, e non potrà dare, almeno per un certo numero d'anni, che un prodotto assai limitato. E perciò, tenute ferme le precedenti concessioni a favore dell'Ivrea-Aosta, vi proponiamo di approvare che l'armamento di quella linea sia fatto dal Governo, e che le sia inoltre accordata una sovvenzione chilometrica di 2000 lire al chilometro per 35 anni: coi quali sussidii, come è facile a verificarsi, la costruzione dell'Ivrea-Aosta può ritenersi definitivamente assicurata.

Le linee incluse nel terzo gruppo sono indicate nell'articolo 9, e vi sarà facile scorgere le ragioni di tale classificazione. La ferrovia d'accesso al Sempione, quando dalla Società delle ferrovie della Svizzera occidentale s'intraprendesse il traforo di quel valico alpino, diverrebbe una linea internazionale, la più diretta fra Parigi e Milano; ed anche prima di quel tempo, essa avrebbe il grande vantaggio di collegare alla rete del Piemonte l'importante vallata dell'Ossola. Colle altre cinque linee successive, per Sondrio, Belluno, Macerata, Ascoli e Teramo, si allacciano alle esistenti ferrovie quelle città capiluoghi di provincie, le sole che tuttora si trovino segregate e prive di rapide comunicazioni colla Capitale e colle altre provincie del Regno. Una consimile ragione milita per il tronco di Viterbo, che è la città più cospicua della provincia romana dopo la Capitale, e che pure è il solo capoluogo di circondario di questa provincia, il quale non si trovi lungo una linea

ferroviaria. Ed è tanto più indispensabile porre quel tronco in tale categoria, in quanto che, per le difficoltà d'arte che presenta la sua costruzione, non sarebbe probabilmente possibile di attuarlo, quando non gli si concedessero quegli aiuti, che per le linee secondarie più importanti trovansi nel presente progetto di legge proposti.

Secondo le leggi 14 maggio 1865 e 28 agosto 1870, Rieti avrebbe dovuto essere il punto di congiunzione delle due linee Aquila-Rieti e Terni-Avezzano. Trasportata a Roma la Capitale del Regno, non vi è più luogo a costruire quelle due ferrovie, alle quali è utilmente sostituita quella Sulmona-Roma. Ma però ci è sembrato che non sia giusto privare Rieti dei vantaggi, che da precedenti disposizioni di legge le erano stati promessi, e che perciò dovesse il tronco Terni-Rieti essere incluso in questa prima classe delle ferrovie secondarie, alle quali il Governo viene più largamente in aiuto. Consimili considerazioni valgono pure per il tronco Avezzano-Roccasecca, di cui le leggi sopraccitate avevano già approvata la concessione con larghi sussidii. Esso forma, d'altronde, la diramazione verso Napoli della linea Sulmona-Roma, ed acquista poi una speciale importanza dall'operato prosciugamento del Fucino e dalle numerose industrie attivate lungo la valle del Liri. Alle ferrovie Lucera-Foggia, Foggia-Manfredonia, Candela-Fiumana d'Atella, che potrà col tempo protendersi alle Murgie, e Zollino-Gallipoli, la legge 28 agosto 1870 aveva già accordato alcuni sussidii; e col comprenderle in questo gruppo non facciamo che riproporre, con qualche necessaria modificazione, gli aiuti che la suddetta legge aveva già accordati a quelle ferrovie. Quanto alla ferrovia Taranto-Brindisi, la legge 25 agosto 1863 aveva già autorizzato il Governo a concederla, con una sovvenzione non meno larga di quella che le viene conferita includendola in questo terzo gruppo. Della ferrovia Salerno-San Severino la legge 14 maggio 1865 prescriveva già la concessione all'industria privata nel più breve termine possibile; e questo tronco poi, combinato con quello San Severino-Avellino di cui è ormai compita la costruzione, e coll'altro Benevento-Avellino incluso pure in questo gruppo, completa una diretta comunicazione fra i capiluoghi delle provincie di Salerno, Avellino e Benevento, e fra le linee Napoli-Eboli e Foggia-Napoli.

Nell'isola di Sicilia poi, la linea littoranea Messina-Patti-Cefalù-Termini stabilisce una diretta e breve comunicazione fra Palermo e Messina, fra Palermo e la linea Eboli-Reggio, di cui essa forma il prolungamento al di là dello Stretto di Messina. Le altre due ferrovie Siracusa-Licata e Valsavoia-Caltagirone sono fra le più importanti della rete complementare di Sicilia, per i numerosi centri di popolazione ch'esse pongono in comunicazione coi porti di Catania, Siracusa e Licata; ed a favore della prima sta pure un ordine del giorno di codesta Camera dei deputati, nella tornata del 29 luglio 1870, col quale s'invitava il Governo a studiare ed a provvedere a tempo opportuno per la costruzione della linea Siracusa-Licata.

A queste varie linee, le quali presentano complessivamente lo sviluppo di oltre 1000 chilometri, il Governo avrebbe facoltà di concedere le seguenti facilitazioni:

Farne l'armamento; accordare una sovvenzione annua al chilometro non maggiore di 6000 lire per 35 anni; assicurare una partecipazione fino al 40 per cento del loro prodotto lordo. Siccome poi quelle linee sono in condizioni molto diverse, quanto alle difficoltà di costruzione, così è dichiarato che quei sussidii potranno essere dati separatamente gli uni dagli altri; e sarà soltanto per alcune linee fra le più difficili, che converrà accordarli cumulativamente e raggiungere il massimo dell'annuo sussidio chilometrico. D'altronde, il sussidio governativo non potrà e non dovrà superare un certo limite, essendo prescritto che il concessionario debba, mediante il concorso delle Provincie e dei Comuni, essersi assicurato non meno dei 2|5 del capitale necessario per la costruzione di ciascuna linea.

Da calcoli approssimativi, che si sono istituiti sui progetti di queste linee del 3° gruppo, è venuto a risultare che il loro costo chilometrico medio può valutarsi a lire 190,000. Di queste, 40,000 ne assume a suo carico il Governo coll'eseguirne l'armamento completo, escluso l'inghiaiamento. Il sussidio chilometrico per 35 anni può presumersi che ragguaglierà in media a L. 4000 il chilometro, alle quali corrisponde un capitale di circa L. 60,000. Cosicchè ragguagliatamente per le ferrovie di questo 3° gruppo, oltre alla provvista del materiale mobile, il Governo concorrerebbe in media per 100,000 lire al chilometro, rimanendone 90,000 soltanto a carico delle Provincie e dei Comuni interessati.

Ora, se si pon mente che, oltre alle accennate facilitazioni, i concessionarii godranno di una partecipazione nel prodotto lordo delle loro linee, che può giungere sino al 40 per cento, è facile persuadersi che le ferrovie comprese nel 3° gruppo potranno effettivamente costruirsi, senza imporre alle Provincie ed ai Comuni oneri troppo gravi e che non trovino un corrispettivo nel prodotto delle ferrovie stesse. —

Nella 2ª categoria delle ferrovie secondarie, possono ritenersi incluse tutte le altre linee, che non sono state comprese nei primi tre gruppi. Ed anche a queste si propone di accordare un sussidio chilometrico, non maggiore di 2000 lire al chilometro per 35 anni. Lo Stato ne farebbe l'armamento, e le farebbe esercitare dalle Società generali d'esercizio, alle condizioni convenute pei diversi casi nei loro contratti. Per tutte poi, i concessionarii dovrebbero dimostrare di essersi assicurati i 3|5 almeno del capitale necessario per la costruzione delle linee, non compreso il materiale mobile; e quindi per le più facili di queste linee, basterà che il Governo ne faccia l'armamento, o tutto al più accordi un sussidio chilometrico molto inferiore al limite sopraccennato.

Siccome per queste ferrovie secondarie potrà essere utilizzata una parte del materiale che si andrà togliendo dalle linee attualmente in esercizio, così si può valutare che l'armamento di esse venga a costare soltanto L. 30 mila al chilometro. E siccome il sussidio per queste ferrovie può elevarsi fino a L. 2000 al chilometro per 35 anni, ciò che corrisponde a circa 30 mila lire in capitale, si scorge che per queste ferrovie il Governo potrebbe prestare un concorso di lire 60 mila al chilometro, somma non indifferente, specialmente se si considera che fra queste linee ve ne saranno non poche di facile costruzione. E siccome poi a tutte sarebbe assicurato l'armamento gratuito, così è sperabile che, in seguito a questa efficace cooperazione del Governo, la nostra rete ferroviaria abbia a prendere un rapido e progressivo sviluppo. E specialmente confidiamo che non saranno rari i casi in cui le Provincie ed i Comuni costruiscano il corpo stradale delle ferrovie, e le con-

segnino al Governo per armarle e farle esercitare dalle Società di esercizio, a tutto loro rischio e pericolo, come è previsto nell'art. 61 del loro Capitolato; ed appunto nell'intendimento di favorire quella combinazione, viene stabilito nell'art. 13, che saranno a questo caso speciale applicabili i sussidii governativi indicati nell'articolo.

(*Continua*).

## LA TARIFFA DEI TABACCHI

Il R. Decreto del 2 febbraio p. p., con cui sono stati aumentati i prezzi dei tabacchi, conteneva una modificazione della Convenzione approvata dal Parlamento fra lo Stato e la Regìa cointeressata dei tabacchi.

Ecco pertanto il testo della nuova Convenzione, che nello stesso giorno 2 febbraio la Società della Regìa ha approvata, in seguito alla Relazione distribuita dalla Società stessa:

CONVENZIONE.

Reputandosi conveniente dal R. Governo di procedere ad una modificazione della tariffa dei tabacchi, allo scopo di ottenere una maggiore entrata per lo Stato;

Vista la Convenzione del 25 luglio 1868 colla Società della Regìa cointeressata dei tabacchi, approvata con legge 24 agosto stesso anno, e vista la successiva Convenzione del 26 gennaio 1875 relativa all'esercizio del monopolio dei tabacchi in Sicilia;

Volendosi provvedere in guisa che l'applicazione delle nuove tariffe a beneficio dello Stato non arrechi danno alla Società, ma si concilii coi diritti contrattuali della Società stessa nei limiti degli effetti derivanti dallo stato attuale delle cose;

E volendosi a tale effetto procedere ad una Convenzione supplettiva, mediante la quale si ottenga sostanzialmente lo scopo anzidetto con la forma e nel modo più conveniente all'interesse reciproco dello Stato e della Società, si è stabilita la seguente Convenzione tra Sua Eccellenza il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Presidente del Consiglio della Società:

*Art.* 1. La tariffa per la vendita dei tabacchi sarà modificata d'accordo tra S. E. il Ministro delle finanze ed il Presidente del Consiglio della Società per la Regìa cointeressata dei tabacchi.

*Art.* 2. Il canone dell'ultimo periodo 1879-1883 è concordato e stabilito fino da ora, per le provincie continentali e della Sardegna, nella somma di L. 93,600,000 (lire novantatrè milioni seicentomila).

*Art.* 3. Il prodotto netto annuale di monopolio in base alle tariffe vigenti, non dedotto il canone, è preventivato e di comune accordo stabilito come segue:

Pel 1878 L. 96,300,000 — Lire novantasei milioni trecentomila.
Pel 1879 » 102,000,000 — lire centodue milioni.
Pel 1880 » 105,000,000 — lire centocinque milioni.
Pel 1881 » 107,700,000 — lire centosette milioni settecentomila.
Pel 1882 » 110,700,000 — lire centodieci milioni settecentomila.
Pel 1883 » 113,700,000 — lire centotredici milioni settecentomila.

Fino alla concorrenza delle sopra indicate somme dal suddetto prodotto netto si detrarrà il canone da pagarsi allo Stato, e la differenza sarà divisa annualmente, come prescrive la Convenzione del 25 luglio 1868, nella misura del 50 per cento allo Stato e 50 alla Società.

Qualunque prodotto annuale superiore alle somme di sopra indicate, che si otterrà, sia per effetto della modificazione delle tariffe, sia per qualunque altra causa, sarà anzitutto soggetto ad un prelievo del 66 0[0 (sessantasei per cento) a favore dello Stato.

Il rimanente 34 0[0 (trentaquattro per cento) sarà diviso a parti eguali tra lo Stato e la Società, ai termini dell'articolo 4, ultimo capoverso, allegato *i* della Convenzione 25 luglio 1868.

*Art.* 4. Prima di procedere ai riparti di cui è parola nel precedente articolo, sarà prelevato, a favore esclusivo dello Stato dal prodotto netto dell'esercizio 1878, anche se inferiore a quello come sopra previsto, il reddito netto della tassa imposta dalla legge 2 luglio 1875, N. 2568.

L'importo della tassa spettante allo Stato pel citato anno 1878 sarà liquidato, aumentandone il reddito netto corrispostogli per lo stesso titolo durante l'anno 1877, in ragione della differenza che si sarà verificata tra il prodotto netto del monopolio del 1877 e quello di L. 96,300,000 fissato per l'anno 1878.

*Art.* 5. Per la gestione siciliana è mantenuto fermo il disposto dell'art. 3 della Convenzione 26 gennaio 1875 per la liquidazione del canone. Il reparto della rimanente somma di prodotto netto sarà eseguito tra lo Stato e la Società collo stesso metodo e nelle stesse proporzioni fissate al precedente articolo 3.

*Art.* 6. Nulla è innovato alle Convenzioni e leggi preesistenti, in quanto non sia modificato o differentemente pattuito colla presente Convenzione.

*Art.* 7. Questa Convenzione sarà registrata a carico dello Stato; essa sarà sottoposta all'approvazione del Consiglio di amministrazione ed a quello dell'Assemblea generale degli azionisti della Società per la Regìa cointeressata dei tabacchi, e non sarà definitiva, nè valida, se non ottenga l'approvazione per legge.

Roma, 14 dicembre 1877.

*Il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze*
DEPRETIS.
*Il presidente della Società per la Regìa dei tabacchi*
D. BALDUINO.
Luigi Bennati, Filippo Cavallini, *testimoni.*

## Nostre Corrispondenze

Roma, 5 marzo.

Regna tuttora il più profondo caos, il vero *tou-bou* della Genesi, sopra l'intera superficie dell'orbe governativo e parlamentare riguardo al problema ferroviario, vuoi per una soluzione provvisoria, vuoi per una soluzione definitiva. Una sola speranza ci conforta, e neppur essa, per giunta, fondata sopra solide basi: ed è, che esca finalmente da Montecitorio il miracoloso comando *fiat lux*! E in questa dolce aspettativa, io darò principio al mio monologo settimanale, ingegnandomi d'informarvi intorno ad un soggetto scientifico, che può avere sede opportuna nelle colonne del *Monitore*.

Si riunì, in questi ultimi giorni, a Roma la Commissione italiana per la misura del grado, col fine di rendersi conto dei lavori eseguiti durante l'anno passato, e concertarsi intorno a quelli da intraprendere nell'anno in corso.

Presiedeva il generale Mayo, ed erano presenti il luogotenente colonnello di Stato-Maggiore Ferrero, comandante in 2ª dell'Istituto topografico militare di Firenze; il comandante Magnaghi, direttore dell'Osservatorio idrografico della R. Marina in Genova; l'ispettore del Genio civile prof. Betocchi; il prof. Respighi, direttore dell'Osservatorio astronomico di Roma; il prof. Lorenzoni, direttore di quello di Padova; il prof. Nobili, quale rappresentante del prof. De Gasperis, direttore di quello di Capodimonte; il prof. Schiavoni, direttore della sezione dell'Istituto topografico militare in Napoli; ed il prof. Oberholzer dell'Istituto tecnico di Roma. Intervennero inoltre alle sedute i maggiori e capitani dell'esercito che ebbero gran parte nelle operazioni geodetiche di triangolazione e misure di basi, compiutesi sotto la direzione dei signori

Ferrero, Magnaghi e Schiavoni, come venne riferito in seno alla Commissione.

L'ispettore cav. Betocchi discorse sulle curve mareografiche raccolte, e su quelle calcolate, nonchè sulla importanza dei nuovi mareografi lungo la costa mediterranea.

Il prof. Respighi diede notizia intorno al catalogo delle stelle, che sta compilando ad uso delle determinazioni delle rispettive latitudini; e gli altri suoi colleghi astronomi esposero appunto i propri lavori per determinare la differenza di longitudine dei loro Osservatorii.

In fine il prof Oberholzer intrattenne l'adunanza intorno alla livellazione di precisione eseguita nel 1877-78, mediante la quale, a partire da Domodossola dove la Svizzera collocò il capo-saldo federale n. 90, giunse sino all'altro capo-saldo federale n. 196 in Chiasso, stabilendo egli, a sua volta, dieci capi-saldi di 1° ordine e 70 di 2° ordine o temporanei, e collegando colla livellazione anzidetta gli idrometri di Stresa, Arona e Como. Nell'anno corrente lo stesso prof. Oberholzer compirà la livellazione di precisione da Chiasso a Chiavenna, ove è situato un altro capo-saldo federale; e quindi i successivi lavori saranno proseguiti per cura del prelodato Istituto topografico militare, il quale conta di mettere in campagna non meno di cinque squadre d'operatori.

L'operazione geodetica nel 78 si eseguirà interamente nell'alta Italia, volendosi completarne la carta; ed a tale oggetto il prof. Betocchi collocherà in uno dei porti della Liguria, probabilmente Porto Maurizio, il mareografo già destinato sin qui per Reggio di Calabria. —

È indetta per domani la visita di ricognizione del nuovo tronco ferroviario da Pontegalera a Fiumicino, che verrà aperto al pubblico esercizio il giorno 10 corrente, ove nulla osti, come si ritiene per fermo. Si stacca immediatamente dalla Stazione di Pontegalera sulla linea maremmana, alla progressiva di 22,418 metri da Roma, ed a m. 7.81 sul livello del mare, per giungere a Fiumicino, dopo avere percorso una lunghezza complessiva di chil. 10.700, con un solo rettilineo di chil. 9.400, sopra un terreno che trovasi nelle migliori condizioni altimetriche della località, terreno alluviale, la cui uguaglianza non diede luogo che a piccoli e scarsi movimenti. La pendenze, che vi si incontrano, sono pure insensibili, ad eccezione d'una del 5 per mille sopra m. lineari 1060.

Un ponte a due luci, di m. 9.50 cadauna, con travate in ferro sul rivo Galera, costituisce la principale opera d'arte.

I delegati governativi, che eseguiranno l'ispezione, col concorso dell'egregio ing. Venturini per l'Impresa costruttrice, sono il cav. ing. Sorba, sotto-Commissario per l'esercizio delle ferrovie Romane, e il cav, ing. Andriano, anch'egli sotto-Commissario alle ferrovie, disimpegnando il proprio servizio presso il Ministero.

Come vedete, la nuova ferrovia, succintamente descrittavi, è opera assai modesta, così dal punto di vista tecnico, come per rispetto alla sua lunghezza chilometrica. Ma se le umane previsioni non fallano, quando in ispecie si basano sulla storia del passato e sulla evidenza delle possibilità e dei bisogni presenti, la ferrovia da Pontegalera a Fiumicino sarà, per avventura, uno di quei piccoli fatti della più umile apparenza, ma destinati a produrre ragguardevoli benefizii, come dalle cause minime sorgono spesso i massimi effetti, tanto nel mondo fisico, quanto nel politico.

Il ricondurre, per così dire, il mare a Roma, risuscitandole a pochi chilometri un porto-canale, il cui progressivo miglioramento e sviluppo s'imporrà da sè stesso al Governo, è un intero programma degno, per certo, d'incoraggiamento e di lode; massime quando si sappia essersi compiuto sin qui per esclusiva iniziativa privata dell'ex-deputato Gaetano Semenza, senza avere chiesto nessunissimo contributo all'erario dello Stato, nemmanco le annuali lire mille al chilometro concesse per legge generale, e lottando perseverantemente contro lunghe difficoltà e numerosi ostacoli, frapposti dalla vera o temuta lesione di altri particolari interessi, e dagli ordinarii abborritori di ogni novità.

Intanto si può bene, sin d'ora, sperare intorno alla graduale prosperità dell' intrapresa, con grande vantaggio della popolazione di Roma, dall'essersi già costituita la Società anonima di Fiumicino per ferrovia, terreni e bagni, gli statuti della quale si stanno dal Ministero esaminando e verranno senza dubbio sollecitamente approvati. Nè la Società frapporrà indugi, tosto avvenuta l'apertura del tronco in discorso, a costrurre un binario che, partendo dalla Stazione di Fiumicino, si disponga lungo la sponda destra del canale navigabile, in maniera che le merci in arrivo transitino immediatamente ed ovviamente dalla tolda delle navi entro i vagoni della ferrovia. Parimenti, si assicura abbia già preso le opportune misure per la erezione di un confortevole e sufficiente albergo, e per uno stabilimento di bagni a 1500 m. dallo sbocco del canale, ove si accederà colla locomotiva a vapore. Ciò basterebbe, di certo, a mutar faccia a Fiumicino ed a costituirne un ameno sobborgo di Roma. —

Tra i recenti progetti approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici havvi un ponte in ferro sul Piave di 240 m., con 12 travate da 20 metri ognuna, divise in tre compartimenti di 4 travate, onde meglio provvedere alle dilatazioni. Eseguirà il lavoro l'egregio ing. A. Galopin-Süe, della Casa Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona, già autore del disegno, a spese del Comune di Valdobbiadene nella provincia di Treviso.

Esaminò poi il Consiglio medesimo, nell'ultima seduta generale del 2 corr., il progetto definitivo per una ferrovia da Zollino a Gallipoli, di chil. 35, con pendenze non maggiori del 10 per mille, e del presuntivo costo di lire 2,899,133, il materiale mobile non compreso.

E le Sezioni approvarono due progetti per opere di consolidamento: l'uno relativo al rilevato di Santa Caterina, nel tronco Lercara-S. Pietro, e l'altro al rilevato fra i chil. 65.74 e 65.140 del tronco Favarotta-Licata; poi parecchie costruzioni di strade provinciali, che io accenno sempre alla sfuggita, non sembrandomi notizie di grande interesse. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Ieri, 5, si è aperto all'esercizio, senz'alcuna preventiva cerimonia, il nuovo tronco Treviglio-Rovato, costruito per abbreviare il percorso della linea Milano-Venezia. Quel tronco si distacca dalla detta linea in prossimità all'attuale Stazione di Treviglio, che viene perciò trasportata, pur conservando il suo nome, e si ricongiunge alla linea stessa nella nuova Stazione di Rovato, collocata fra Coccaglio ed Ospitaletto. In tal modo rimane separato dalla linea diretta Milano-Venezia il tratto Treviglio-Bergamo-Coccaglio.

Venne fissato un apposito orario provvisorio pel detto tronco e per le linee che sono in diretta comunicazione col medesimo; ma in quanto ai prezzi dei biglietti pei viaggiatori ed alle distanze pei trasporti dei bagagli e delle merci a grande e piccola velocità, in partenza dalle Stazioni precedenti quella di Treviglio e con direzione a Milano ed oltre, ovvero destinati alle Stazioni fra Treviglio e Bergamo ed oltre, così verso Rovato, come verso Lecco e viceversa, nulla venne per ora innovato; e pei trasporti di viaggiatori, bagagli e merci a grande e piccola velocità, provenienti da Treviglio o da oltre verso Milano, e destinati a Rovato ed oltre o viceversa, si computeranno gli stessi prezzi e le stesse distanze, tanto se

percorrano la via di Bergamo, quanto se vengano avviati pel nuovo tronco.

A questo proposito, non ci sembrano fuor di luogo le seguenti osservazioni:

Colla costruzione del suddetto tronco Treviglio-Rovato, la linea Milano-Venezia resta abbreviata di soli 19 chil., ed il guadagno di tempo che si ottiene col suddetto orario è di soli 20 minuti pei treni diretti, ma limitatamente tra Brescia e Milano: cioè i viaggiatori da Venezia per Milano hanno un vantaggio di 20 minuti, ma quelli da Torino e Milano per Verona ed oltre non risentono vantaggio alcuno.

È un risultato assai meschino paragonato alla ingente spesa di circa 9 milioni, importata dal nuovo tronco: tanto più ch'esso rende passiva la costosissima tratta Treviglio-Bergamo-Coccaglio, e pregiudica gravemente gl'interessi della cospicua città e provincia di Bergamo.

A ciò si aggiunge che, in seguito a superiore disposizione, le tariffe pel trasporto dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità, come si è detto più sopra, restano per ora invariate, e quindi nessun altro vantaggio ne deriva al pubblico all'infuori di quello del suaccennato risparmio di 20 minuti per la sola tratta Brescia-Milano. Ne risulta che, se il pubblico ha ben poco o nulla da guadagnare dall'apertura del suddetto tronco, le Ferrovie hanno invece non poco da perdere.

Lasciamo i commenti a cui tocca.

---

Nei giorni 26, 27 e 28 febbraio p. p. ebbero luogo a Firenze le annunciate conferenze per avvisare ai mezzi di prevenire i furti o le manomissioni nei bagagli durante il trasporto in ferrovia.

Presiedeva il prefetto barone De Rolland, in concorso col questore di quella città e dei delegati delle nostre principali Società ferroviarie. Quella dell'Alta Italia era rappresentata dai sigg. comm. Boselli capotraffico, e dal comm. Poggi, segretario della Direzione generale; quella delle Romane, dai sig. comm. Mari capo del Movimento, e dal cav. Municchi ispettore principale; e quella delle Meridionali dal sig. cav. Gramegna, capo del Movimento.

Sappiamo che nelle suddette conferenze vennero concertate parecchie speciali disposizioni e cautele, che verranno sottoposte alla sanzione del Ministero. E noi faciamo voti affinchè si adottino al più presto dei provvedimenti che valgano a far cessare i giusti e reiterati reclami del pubblico, e che corrispondano alla lodevole sollecitudine dimostrata, in tale argomento, dal Ministero e dalle nostre Amministrazioni ferroviarie.

---

Il 15 corrente si riunirà in Milano una Commissione per fissare coll'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, per conto dei Ministeri della guerra e della marina, le basi di una Convenzione pel trasporto dei cannoni di portata eccezionale e delle piastre per le corazze del *Duilio* e del *Dandolo*.

Questa Commissione, composta del maggiore di stato-maggiore cav. Di Lenna, dei sottocommissarii governativi Crosa e Calvori, e dei signori Bozzi, Solito, Chardon, Melisurgo e Bellio, rappresentanti la Società ferroviaria, dovrà pure redigere un progetto di tariffe pei suddetti trasporti, non compresi negli attuali regolamenti ferroviarii.

Sappiamo poi che nei cantieri del Creusot, come già annunciammo, sono spinti colla massima alacrità i lavori per la fabbricazione delle lastre di corazzatura del *Duilio*, del peso di 35 tonnellate cadauna, ed il cui trasporto si farà tra pochi giorni in ferrovia per la linea del Moncenisio, ma soltanto sino al porto di Genova: giacchè i progetti pel rinforzo dei ponti metallici sino alla Spezia non sono che appena ultimati, e se ne attende ora l'approvazione governativa, tanto pel trasporto delle suddette corazze, quanto per quello del grande cannone da 100 tonnellate, la cui fusione ebbe luogo, nello scorso mese, nell'Arsenale di Torino con esito felicissimo.

Sappiamo pure che pel trasporto di questo cannone dall'Arsenale alla ferrovia, presso la Stazione di Porta Susa si costruirà un apposito binario permanente, il cui progetto venne già discusso in precedenti riunioni; e saranno pure costrutti due carri speciali-accoppiati, progettati dall'ing. Rognetta.

---

Ci scrivono da Roma che il nuovo orario generale per le ferrovie dell'Alta Italia, stato discusso in questi giorni, presso il Ministero dei lavori pubblici, fra i delegati governativi e quelli delle Ferrovie suddette, può omai ritenersi definitivamente concertato, ed andrà probabilmente in vigore nella prima settimana del prossimo aprile.

Il nuovo orario porterà modificazioni a molti treni delle linee principali.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Servizio cumulativo italo-franco-svizzero.** — In relazione a quanto abbiamo annunciato nel precedente numero, la Camera di commercio di Genova ha ricevuto dal Ministro del tesoro la lettera seguente:

« Roma, addì 24 febbraio 1878.

« Sono lieto di poter annunziare a codesta Rappresentanza commerciale, che con decreto ministeriale del 22 febbraio del volgente anno l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia fu autorizzata a dare eseguimento agli accordi presi con la Compagnia francese Parigi-Lione-Mediterraneo e con la Compagnia delle Ferrovie Occidentali Svizzere, riguardo all'attuazione di un nuovo servizio cumulativo pel trasporto diretto dei viaggiatori e delle merci fra l'Italia e la Svizzera per la via di Modane Ginevra.

« Nel dare questa comunicazione a codesta Camera di commercio, mi rallegra la fidanza che la città di Genova e in generale la nostra penisola abbiano a ritrarre considerevole giovamento dagli agevolati commerci colla Svizzera occidentale.

« *Il Ministro* A. BARGONI »

**Servizio cumulativo ferroviario.** — Venne in questi giorni stampata e distribuita la *Relazione sul servizio cumulativo ferroviario*, presentata al Ministero dei lavori pubblici dal comm. F. Biglia, ispettore del Genio civile e dell'esercizio delle ferrovie, quale Presidente della Conferenza promossa dal Ministero stesso (e tenutasi in Firenze nello scorso novembre, come annunciammo) per esaminare se pei progressi fatti in questi ultimi anni, e specialmente per le variazioni ammesse sulle ferrovie estere in servizio cumulativo colle italiane, occorresse modificare alcune delle disposizioni similmente studiate ed ammesse nel 1871 per l'unificazione delle dimensioni della via e del materiale mobile sulle ferrovie del Regno.

Noi non possiamo che annunciare la suddetta Relazione, d'interesse speciale tecnico, e basata sopra calcoli e disegni che ci sarebbe impossibile riferire.

**Ferrovia Treviglio-Rovato.** — Col giorno 5 corrente si è aperto all'esercizio il tronco Treviglio-Rovato, che abbrevia il percorso della linea Milano-Venezia, evitando il tratto Treviglio-Bergamo Coccaglio. La circolazione dei convogli sulle linee Milano-Rovato-Brescia, Milano-Bergamo, Brescia-Bergamo-Lecco, Treviglio Cremona, Brescia-Cremona-Pavia, e Palazzolo-Paratico, viene dalla data suddetta regolata con apposito orario. (*V. Nostre Informazioni*).

Dalla stessa data 5 corr. le Stazioni del nuovo tronco sono abilitate a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, eccettuate le fermate di Vidalengo e Morengo, che lo saranno soltanto pei viaggiatori e bagagli in servizio interno.

Si avverte che colla data dell'apertura sovraccennata sono ammesse al servizio cumulativo colle Ferrovie Meridionali italiane e colle Romane anche le Stazioni del tronco Dossobuono-Legnago.

**Ferrovia Torino-Casale**. — Leggiamo nei giornali di Casale:

Il 27 febbraio p. p. il Municipio era convocato d'urgenza per deliberare sul concorso alla progettata costruzione della ferrovia Torino-Casale per Gassino, Brusasco e Valle Stura.

Quattro furono le proposte fatte al Consiglio: la 1ª del chiesto sussidio di L. 300[m; la 2ª di un sussidio di lire 150[m. presentata dall'on. Lanza; la 3ª di un sussidio di L. 100[m presentata dal cons. Oddone; la 4ª di un sussidio di L. 50[m. presentata dal cons. Hugues.

Messe ai voti, la 1ª venne respinta a grande maggioranza; la 2ª di L. 150[m. venne pure respinta; la 3ª di L 100[m. proposta dal cons. Oddone ed appoggiata dal cons. Binelli, venne accettata alle seguenti condizioni:

Le L. 100[m. saranno pagabili ratealmente in dieci anni, senza interessi, dal giorno che la detta ferrovia entrerà in esercizio, il quale dovrà essere assicurato, e che si abbia ad avere un *treno celere*, con tutte quelle altre garanzie fissate dal Consiglio comunale di Torino.

**Ferrovia Barge-Pinerolo** — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 25 febbraio p, p., deliberò di sottoporre al Consiglio provinciale la domanda di sussidio per la costruzione di una ferrovia tra Barge, Bricherasio e Pinerolo.

**Ferrovia Roma-Fiumicino**. — Sabbato scorso ha avuto luogo la prova statica e dinamica del ponte metallico costruito sul Rio Galera (linea Ponte-Galera-Fiumicino) dall'Impresa italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. Alfredo Cottrau. Il ponte si compone di due campate, con una luce totale di 20 metri. Fu cimentato alla prova di 500 chilogrammi per metro lineare. Furono fatti passare sul ponte, dopo averlo prima caricato con molte rotaie, la locomotiva ed alcuni vagoni, pure carichi di rotaie

L'abbassamento delle travate, seguito al momento della prova, fu di sei millimetri.

Assistevano alla prova i Commissarii governativi, gl'ingegneri delle Ferrovie Romane e quelli della Società concessionaria e dell'Impresa costruttrice. L'esperimento non poteva riuscire più soddisfacente.

Si crede che la nuova linea verrà aperta al pubblico verso la metà del corrente mese. (*V. Nostra Corrispondenza da Roma*).

**Ferrovie Meridionali** — L'assemblea straordinaria degli azionisti, ch'era stata convocata pel 28 febbraio p. p., per approvare le nuove Convenzioni stipulate col Governo il 20 novembre 1877 (che abbiamo già riferite nel nostro numero del 2 gennaio scorso), non ha potuto aver luogo per mancanza del numero legale dei presenti. Venne quindi fissata una nuova adunanza pel 20 corr., come dall'Avviso di convocazione, che pubblichiamo testualmente tra gli Annunzi.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — I giornali francesi pubblicano il seguente telegramma da Berna, 28 febbraio:

Il Consiglio federale germanico ha aderito alle decisioni della Conferenza internazionale, relativamente alla ripartizione del nuovo sussidio pei lavori del Gottardo.

La Germania si impegnerebbe a versare subito il sussidio complementare di 10 milioni di franchi.

**Ferrovie svizzere.** — Leggiamo nel *Journal de Genève*:

Il Tribunale federale, in seduta straordinaria, pronunciò la liquidazione, ossia lo stato di fallimento della linea ferroviaria detta Nazionale.

Come si sa, la città di Winterthur, per opposizione a Zurigo ed alla Compagnia del Nord-Est, erasi posta a capo dell'intrapresa, nella quale è interessata per un considerevole capitale; essa aveva indotto Zofinga, Lensbourg, Baden ed altri centri industriali a prestare la loro garanzia a degl'imprestiti.

— Il *Volksblatt* di Winterthur annuncia che, per il fatto dell'arrivo del sig. Russenberger, liquidatore della *Nationalbahn*, il presidente attuale della Direzione di questa Compagnia cessa dalle proprie funzioni. Il sig. Farner dirigerà, fino a nuovo ordine, l'esercizio, come « delegato dell'Amministrazione della massa », nell'ipotesi, ben inteso, che si riesca a trovare le somme necessarie per continuare l'esercizio della linea.

A questo proposito, la *Gazzetta svizzera del Commercio* fa rimarcare che, fin da questo momento, si presenta un'importante quistione per i portatori d'Obbligazioni della *Nationalbahn*, quella, cioè, di sapere se il sig. Russenberger è tenuto a far valere, in nome della massa di cui il Tribunale federale l'ha nominato amministratore, gli obblighi di garanzia contrattati dalle quattro città interessate. Quel giornale aggiunge che una soluzione affermativa di questa quistione è ad un tempo conforme all'interesse pubblico ed a quello delle quattro città medesime. E realmente le azioni giudiziarie, che potrebbero intentare isolatamente per loro conto i portatori di Obbligazioni, contribuirebbero ad aumentare non poco lo sfacelo generale, e ritarderebbe forse per degli anni un accomodamento definitivo.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato al Senato i progetti relativi alla dichiarazione di utilità pubblica della ferrovia da Chateaub-iant a Rennes, ed all'approvazione di una Convenzione conchiusa colla Compagnia di Lione, a cui viene retrocessa la ferrovia da Belleville a Beaujeu.

L'urgenza venne dichiarata su tali progetti; ed il Ministro presentò poi un terzo progetto per essere autorizzato ad eseguire la superstruttura delle varie linee enunciate nelle leggi del 1875 e 1876.

— La Camera dei deputati ha posto all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge (di cui annunciammo la presentazione della relazione del sig. Sadi-Carnot) per l'incorporazione di parecchie linee d'interesse locale nella rete d'interesse generale, e per l'approvazione delle Convenzioni passate tra il Ministro dei lavori pubblici ed alcune Compagnie ferroviarie.

Questo progetto di riscatto non fu modificato dalla Commissione del bilancio che sopra un punto solo, cioè un'aggiunta all'art. 1°, già accettata dal Governo, relativa al seguente oggetto: Nei progetti del 1875 e 1876, l'incorporazione delle linee d'interesse locale nella rete d'interesse generale era preveduta, sotto riserva dell'adesione dei Dipartimenti che le avessero concesse. Ma il Consiglio di Stato emise nel 1876 il parere che il rifiuto di adesione di un Dipartimento non potrebbe impedire la classificazione delle linee, ma essa non potrebbe effettuarsi senza accordare un'indennità, sia al concessionario, sia al Dipartimento. Questa clausola non essendo compresa nel progetto attuale, la Commissione propose, di comune accordo, la seguente aggiunta: « Si fisseranno, con decreto del Consiglio di Stato, gl'indennizzi che potranno competere ai Dipartimenti ».

**Ferrovie tedesche.** — Il Cancelliere dell'Impero ha presentato al Consiglio federale un progetto di legge relativo alla costruzione di ferrovie nella Lorena. Mediante tale progetto, il Cancelliere sarebbe autorizzato a far costruire, a spese dell'Impero, le linee da Château-Salins a Sarralbe, da Dieuze a Bensdorf, e da Karlingen ad Hargarten, nonchè una ferrovia di congiunzione tra quella Bitche-Sarreguemines da una parte e Sarreguemines-Sarralbe dall'altra; compreso l'ingrandimento di alcune Stazioni. Questo progetto importerebbe una spesa di 15,120,000 marchi.

**Ferrovie spagnuole.** — Si ha da Madrid, 28 febbraio, che il Governo ha approvato la fusione delle ferrovie del Nord colla linea da Pamplona a Saragozza.

**Ferrovie portoghesi.** — La Camera dei deputati ha votato il progetto di legge relativo alla costruzione della ferrovia della Beira-Alta. Questa linea, lunga 201 chil., allorchè raggiungerà la linea da Zamora a Medina del Campo, abbrevierà di circa 450 chil. la distanza tra Lisbona e la frontiera della Francia.

Per la costruzione di questa linea il Governo è autorizzato a fare un prestito di 36,663,000 fr. in forma di Obbligazioni da 500 fr. Lo Stato è autorizzato a porre la costruzione della linea all'asta pubblica, dando una sovvenzione chilometrica, od assumerne esso modesimo la costruzione, se l'asta pubblica non desse favorevoli risultati.

È stato pure presentato alla Camera un progetto di prestito di 20,553,500 fr. per la costruzione, da parte dello Stato, della ferrovia dell'Algarvia, e la congiunzione della linea del Sud-Est con quella dello Stato.

Finalmente si propone la emissione di una 6ª serie di Obbligazioni, ascendente al capitale di 7,221,500 fr. effettivi, per il prolungamento delle linee del Minho-Douro (Nord del Portogallo), cioè: 1° la linea dal Minho sino a Valenza, frontiera spagnuola, e congiunzione della ferrovia verso Vigo; 2° la linea del Douro sino al Pinhaô.

**Ferrovie dell'Algeria.** — Il 2 corr. è stata firmata col generale Chanzy, governatore generale dell'Algeria, la Convenzione che fissa Algeri come testa di linea della rete dello Stato Algerino, il che costituisce una linea non interrotta dalla frontiera di Tunisi a quella del Marocco.

## Notizie Diverse

**Consiglio di Stato.** — La *Gazz. Uff.* del 27 febb. p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 10 mese stesso, firmato dal Ministro dell'interno:

1° La Sezione dell'interno del Consiglio di Stato è divisa in due Comitati: l'uno per gli affari del Ministero dell'interno, e l'altro per gli affari del Ministero dei lavori pubblici.

2° Il Comitato per gli affari del Ministero dell'interno sarà composto del marchese E. Spinola, presidente della Sezione dell'interno, e dei consiglieri Giuseppe Piroli, Tommaso Celesia, Giuseppe Alasia e Camillo Trombetta; ed il Comitato per gli affari del Ministero dei lavori pubblici si comporrà dei consiglieri Marco Tabarrini, Massimiliano Martinelli, conte Ferdinando Friggeri, Luigi Zini e Giuseppe Bruzzo.

**Direzione generale di statistica.** — La *Gazz. Uff.* del 25 febbraio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 10 stesso mese, firmato dal Ministro dell'interno, con cui è istituita la Direzione generale di statistica del Regno. Essa dipende dal Ministro dell'interno, e si varrà di tutte le Amministrazioni dello Stato per la raccolta dei materiali.

La Giunta centrale, istituita col R. Decreto 25 febbraio 1872, e riordinata col R Decreto 16 novembre 1873, costituisce il Consiglio speciale della Direzione di statistica, ed alla sua approvazione dovranno essere sottoposti tutti i lavori che si intraprenderanno e si pubblicheranno dalla Direzione stessa col carattere di statistiche ufficiali.

La Giunta centrale si compone di 12 membri, nominati per Decreto Reale fra i più noti cultori delle discipline statistiche ed economiche.

Inoltre ciascun Ministero delegherà annualmente a far parte della Giunta centrale un suo ufficiale superiore pei lavori e per le materie statistiche relative alla sua speciale amministrazione. Anche le Direzioni generali od altre Amministrazioni dello Stato potranno, quando il Ministro da cui dipendono lo reputi opportuno, essere rappresentate da un loro delegato per le Statistiche che le riguardano.

Presiede la Giunta il Ministro dell'interno. Vi intervengono, con diritto di voto, il Segreterio generale del Ministero dell'interno ed il Direttore generale della Statistica.

Ove il Ministro non presieda in persona, la Giunta è presieduta dal vice-presidente eletto ogni anno dal Re fra i membri della Giunta,

Il segretario della Giunta dovrà essere versato nello studio della statistica. Esso dovrà essere nominato con Decreto Reale.

Ai membri della Giunta centrale di statistica, che abbiano residenza fuori della Capitale, sarà data un'indennità di viaggio. A tutti gli intervenuti si concederà una medaglia di presenza di L. 15 per ogni tornata.

Al Direttore generale della statistica, che sarà il relatore ordinario presso la Giunta centrale, spetterà l'esecuzione delle deliberazioni di questa, quando abbiano ottenuto l'approvazione del Ministro.

La Giunta centrale si raccoglie in sessioni ordinarie due volte all'anno: in novembre, per esaminare le proposte e l'ordinamento degli studii statistici, a cui intende por mano la Direzione generale in corrispondenza al bilancio annuale; e in giugno, per riscontrare quali lavori sono stati eseguiti, e per approvare le pubblicazioni da farsi.

Si pubblicheranno ogni mese gli atti della Giunta centrale di Statistica, e le notizie di tutti i lavori delle Statistiche ufficiali. Questa pubblicazione, che porterà il nome di *Annali di Statistica del Regno*, compilata per cura del Direttore generale, conterrà altresì le notizie bibliografiche sulle Statistiche pubblicate per conto delle Provincie, dei Municipii, dei Corpi scientifici ed anche di privati studiosi.

**Bonificamento dell'Agro Romano.** — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 28 febbraio p. p., firmato dai Ministri dell'interno e dei lavori pubblici:

*Art.* 1. È istituita una Commissione con l'ufficio di preparare un disegno di legge per il bonificamento dell'Agro Romano, tenendo conto degli studii e delle proposte fatte dalla Commissione nominata con Regio Decreto del 20 novembre 1870, dei risultamenti conseguiti dall'applicazione della legge del 19 giugno 1873, n. 1402 (serie 2ª), e delle disposizioni dell'altra legge del 20 giugno 1877, n. 3971 (serie 2ª).

*Art.* 2. La Commissione è composta come segue:

Salvagnoli-Marchetti nobile Antonio, senatore del Regno, presidente;

Vitelleschi-Nobili marchese Francesco, id., vice-presidente;

Baccelli prof. Guido, deputato al Parlamento nazionale;

Cencelli conte Giuseppe, id. id.;

Pericoli avv. Gio. Battista, id. id.;

Barilari ing. Pacifico, vice-presidente del Consiglio dei lavori pubblici;

Canevari ing. Raffaele;

Miraglia Nicola, direttore superiore capo della Divisione di agricoltura al Ministero dell'interno;

Pareto marchese Raffaele, ispettore del Genio civile.

**Lavori del Tevere.** — Facendo seguito all'altra notificazione in data 18 febbraio, in ordine al piano particolareggiato dell'opera da eseguirsi per la sistemazione della sponda destra del Tevere da Ponte Sisto ai ruderi dei bagni di Donna Olimpia, al di sotto di Ponte Rotto, per la lunghezza di metri 882.80, il Sindaco di Roma ha pubblicato, a comodo di chiunque possa avervi interesse, l'elenco dei proprietarii dei fondi da espropriarsi con la designazione sommaria dei fondi stessi e l'indicazione del prezzo offerto per ciascuno di essi.

I proprietarii sono avvertiti che per gli accordi che in-

tendessero iniziare amichevolmente per l'espropriazione debbono rivolgersi all'Ufficio speciale tecnico per la sistemazione del Tevere.

Il piano dei lavori resta esposto per 10 giorni nella Segreteria del Comune.

**Palazzo della Banca in Roma**. — Leggesi nella *Libertà* del 2;

Ecco una buona notizia. Da quanto ci viene assicurato, la Direzione generale della Banca ha risoluto o sta per risolversi a costruire il palazzo, ove deve porre la sua sede definitiva. È noto che la Banca già possiede il terreno in Via Nazionale. Il comm. Bombrini avrebbe dichiarato, son pochi giorni, che adesso il palazzo si farà, perchè adesso crede anche lui che la Via Nazionale sarà in breve tempo costrutta.

**Bonifiche ferraresi**. — Si ha da Ferrara, 1:

Lunedì scorso sono ripartiti da Ferrara i capitalisti stranieri, i quali assumeranno l'impresa del progetto Merighi-Chizzolini. Andarono coi loro ingegneri a visitare tutte le località per cui dovrà passare il *gran canale marino* della bonifica, ed a Comacchio firmarono col Chizzolini il contratto delle *Gallare*, che fa parte integrante del progetto.

Lo stesso lunedì la Deputazione provinciale approvava ad unanimità la deliberazione del Consiglio comunale di Comacchio pel contratto di bonifica.

**Acqua potabile a Genova**. — La *Gazzetta di Genova* annunzia essersi firmato il contratto che cede ad un nucleo di capitalisti genovesi, triestini e tedeschi la concessione per derivazione d'acqua del torrente Gorzente.

Questa concessione, ottenuta parecchi anni or sono dagli ingegneri N. Bruno e S. Grillo, è destinata ad arricchire Genova di una nuova e rilevante massa d'acqua potabile, da mettere a disposizione dell'industria, lungo tutto il percorso della valle Polcevera, una poderosa forza motrice che potrà dar vita a numerosi stabilimenti.

**L'inchiesta sugli scioperi**. — La Commissione istituita con decreto del 3 febbraio p. p. per esaminare la questione degli scioperi in Italia, ha delegato una Sotto-Commissione a recarsi in Biella e in altri centri industriali. Tale Sotto-Commissione si è, infatti, recata in quella città il 27 febbraio; ha interrogato fabbricanti ed operai, visitò opifici, ed intende proseguire la sua opera, esaminando con molta cura tutte le questioni che cogli scioperi hanno relazione, e le condizioni di quella industre vallata.

La Commissione visiterà i principali centri industriali d'Italia.

**Esposizione universale di Parigi**. — La *Gazz. Uff.* del 25 febbraio p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 14 mese stesso, firmato dal Ministro dell'interno:

*Art.* 1. Il R. Commissariato italiano a Parigi per l'Esposizione universale del 1878 sarà composto:

*a*) Di un Commissario generale;

*b*) Di un Ingegnere-architetto, direttore dei lavori architettonici;

*c*) Di quattro Commissarii ordinatori;

*d*) Di Commissari onorarii;

*e*) Di un Segretario-capo e di tre segretarii;

*f*) Del personale di servizio che sarà riconosciuto necessario.

Le nomine di cui alle lettere *a*, *b*, *c*, *d* saranno fatte con R. Decreto; quelle di cui alle lettere *e*, *f*, con decreto del Ministro dell'interno.

*Art.* 2. Il Commissario generale provvede alla direzione, all'ordinamento, alla custodia ed a tutti gli affari e servigi della Sezione italiana dell'Esposizione. Porge ai giurati gli aiuti occorrenti per l'esecuzione dei loro ufficii. Rappresenta nel caso in cui la rappresentanza non sia assunta dal Presidente della Commissione Reale o dal vice-presidente o dalla R. Ambasciata a Parigi, l'Italia nelle solennità relative all'Esposizione. Ordina le spese relative, nei limiti che saranno determinati dal Ministro dell'interno.

*Art.* 3. L'Ingegnere-architetto ha la direzione di tutti i lavori di costruzione e di decorazione della sezione.

*Art.* 4. I Commissarii ordinatori provvedono, sotto la direzione del Commissario generale, alla distribuzione ed al collocamento degli oggetti.

*Art.* 5. I Commissarii onorarii presteranno la loro opera per tutti gl'incarichi che venissero loro affidati.

*Art.* 6. Al Commissario generale ed agli altri componenti il R. Commissariato saranno rimborsate le spese di viaggio, e corrisposti, durante la loro missione, i seguenti assegni giornalieri:

| | |
|---|---|
| Al Commissario generale . . . . . . . . . | L. 50 |
| All'Ingegnere-architetto . . . . . . . . . . . | » 30 |
| Ai Commissarii ordinatori non funzionarii dello Stato | » 30 |
| Id. funzionarii dello Stato . | » 20 |
| Al Segretario-capo . . . . . . . . . . . . . | » 20 |
| Ai Segretarii . . . . . . . . . . . . . . . | » 15 |

Al Commissario generale saranno rimborsate le spese che avrà incontrate per la rappresentanza.

**Il telefono a Roma**. — Giovedì scorso, per cura della Direzione generale dei telegrafi dello Stato, sono stati fatti su vasta scala alcuni esperimenti telefonici. Una Commissione della Direzione dei telegrafi, della quale facevano parte il comm. Viali, il cav. Benati ed altri impiegati superiori di quel dicastero, si è recata a Tivoli. Alla Commissione s'unirono, invitati dal Ministro dei lavori pubblici, il professore Ettore Pinelli ed il maestro Pepe.

Un filo telegrafico speciale riuniva i due apparecchi telefonici, collocati uno nell'Ufficio telegrafico di Tivoli e l'altro in una sala dell'appartamento reale al Quirinale. In quest'ultima sala si trovavano il comm. D'Amico, direttore generale dei telegrafi, il cav. Salvatori ed altri impiegati e persone tecniche.

Gli esperimenti cominciarono alle undici. Quei signori che si trovavano a Tivoli cominciarono a parlare con quei di Roma; fu declamata una poesia di Prati ed altri versi. Il professore Pinelli eseguì sul violino l'*Addio del passato*, ed il suono giunse in Roma attraverso il filo telefonico.

Il maestro Pepe cantò la romanza del *Trovatore*: *Deserto sulla terra*, ed un altro signore eseguì una polka col flauto Si vollero trasmettere in Roma i suoni prodotti dalla voce, dal canto, e dalla vibrazione degli strumenti ad arco e di legno. Risultò che il suono prodotto dal canto è quello che più esattamente viene trasmesso per mezzo del telefono. Degli altri suoni si perde sempre qualche piccola cosa.

Verso le 11 1/2 cadde una leggera pioggia nelle vicinanze di Tivoli, e fu osservato che i suoni durante questa pioggia erano trasmessi più difficilmente e giungevano alquanto confusi.

A mezzogiorno gli esperimenti furono sospesi, per dare luogo ad una breve refezione. Alle due gli esperimenti furono ripresi, e questa volta in presenza di S. M. il Re, il quale v'assistè dalla sala del Quirinale. Press'a poco furono ripetute le prove eseguite prima, però con maggiore risultato. Attendiamo ora di vedere il rapporto della Commissione.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana rimasero invariate le Azioni della Società delle Meridionali a 347 e 348 in liquidazione, poi allo stesso prezzo per fine marzo. Richieste le Obbligazioni relative a 248.60 e 249; i Boni a 569 — Le Sarde, serie A, si negoziarono a 246.50; la serie B, a 243 — Le Pontebbane a 379; l'Alta Italia a 260.25.

A Parigi, le Lombarde s'aggirarono tra il 163 al 160; le Obbligazioni tra il 237 al 236; le Vittorio Emanuele tra il 240 al 239 — Le azioni Ferrovie Romane sfettero sul 75 al 76, le Obbligazioni sul 258 al 259.

## CONVOCAZIONI

**Società promotrice dell'industria nazionale** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Torino, sede sociale, per udire la relazione del presidente, per la presentazione del bilancio 1877, per la nomina di consiglieri, e per approvazione del regolamento interno.

**Banca bergamasca di depositi e conti correnti** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 18 corrente in Bergamo, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori; per l'approvazione del rendiconto 1877 e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e censori pel 1878.

**Banca Romana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Roma, sede sociale, per le comunicazioni della Presidenza, per la presentazione del bilancio 1877 e relativo rapporto del Consiglio dei censori, e per deliberare sul medesimo.

**Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Firenze, via Bufalini, 24, per udire la relazione del Consiglio di amministrazione, e per l'approvazione del resoconto 1877.

**Società anonima della strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del resoconto 1877, e per modificazioni allo statuto sociale.

**Banca di Mondovì** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Mondovì Breo, sede sociale, per la presentazione del resoconto 1877, per la relazione del Consiglio, e per la rinnovazione di consiglieri e censori.

**Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 1° aprile p. v. in Roma (Camera di commercio, piazza Ara-Coeli), per udire le comunicazioni dell'Amministrazione, per la presentazione dei bilanci degli anni sociali 29° e 30°, e per la nomina di sindacatori e direttori uscenti per turno.

**Banco commerciale delle Marche** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 7 aprile p. v. in Macerata (via Commercio, 19), per udire la relazione sulla gestione 1877, per approvazione del bilancio 1877, e per la rinnovazione della metà dei consiglieri.

## VERSAMENTI

**Compagnia generale delle miniere** (*Genova*) — Gli azionisti sono invitati a versare, dal 6 all'11 corrente, nella sede della Società in Genova, il 9° decimo delle rispettive Azioni, in L. 25 per ciascuna.

# Avvisi d'Asta

L'11 corrente, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'imbancamento, ingrosso e rialzo di un tratto dell'argine destro del fiume Po detto Golena Carbonarola in Comune di Carbonara Po, per il presunto importo di L. 49,387.72. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 7000 idem.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto di Napoli, a diminuzione dell'importo di L. 52,796.25, così ridotto in seguito ai ribassi offerti nei precedenti incanti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra il ponte Cimarosa ed il Bivio di Leonforte, della lunghezza di m. 18,944, per la presunta annua somma di lire 16,880. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale alla metà del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Bellona (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto delle opere d'incanalamento della lava, di ampliamento della piazza, di apertura di nuova strada e sistemazione d'altra, per il complessivo importo di L. 73,450. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 600 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e manutenzione decennale di strade selciate interne, per l'annuo canone di L. 7924.21. Deposito interinale L. 800, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva altre L. 900 idem.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale detta di Matera, da Canova ai confini della provincia verso Lavello, per l'annua somma di L. 15,730, oltre L. 220 per lavori ad economia. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 4000, in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Il 20 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nicastro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Falerna, che dalla consortile provinciale in costruzione mena all'abitato di Castiglione, della lunghezza di m. 8703.34, per l'importo di L. 115,751.88. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.



CESARE ROSSI, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 8ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3441 | 52 | » |
| Media. . . . . . . . . | » | 3431 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 626,913.80 | 640,554.75 | » | 13,640.95 |
| Merci a grande velocità . . | 185,004.45 | 172,810.60 | 12,193.85 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 774,944.65 | 802,902.10 | » | 27,957.45 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,586,862.90 | 1,616,267.45 | » | 29,404.55 |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,758.45 | 13,421.00 | » | 662.55 |
| Totale della settimana. . . | 1,599,621.35 | 1,629,688.45 | » | 30,067.10 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 25 *febbraio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 4,888,338.60 | 4,702,126.60 | 186,212.— | » |
| Merci a grande velocità . . | 1,496,229.35 | 1,479,955.95 | 16,273.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 6,013,945.51 | 6,083,966.38 | » | 70,020.87 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 12,398,513.46 | 12,266,048.93 | 132,464.53 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 95,198.55 | 98,291.04 | » | 3,092.49 |
| Totali . . . . . . . . . | 12,493,712.01 | 12,364,339.97 | 129,372.04 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 8ª settimana . . . | 454.30 | 469.71 | — 15.41 | — 3.28 |
| Prodotti totali . . . . | 3,549.53 | 3,575.07 | — 25.54 | — 0.71 |

## Strade Ferrate Meridionali

4ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 299,110.74 | 206.85 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 447,506.04 | 309.48 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 148,395.30 | —102.63 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,446.— | 1,422,941.23 | 984.05 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 1,604,694.13 | 1109.75 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 181,752.90 | —125.70 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,139.— | 127,419.29 | 111.87 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,082.— | 145,585.97 | 134.55 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 57.— | — 18,166.68 | — 22.68 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139.— | 503,521.27 | 442.07 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,082.— | 533,747.13 | 493.29 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 57.— | — 30,225.86 | — 51.22 |

## Strade Ferrate Romane

50ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 493,449.04 | 15,631.38 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 584,454.13 | 18,514.36 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | |
| Differenza ( in meno. . . | — | 91,005.09 | 2,882.98 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 10.bre 1877 . | 1,646 | 25,963,649.18 | 16,449.80 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 26,077,958.11 | 16,520.30 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 114,308.93 | 70.50 |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1877.

| QUALITÀ DEI PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO Quantità | LINEA VICENZA-SCHIO Importo | LINEA TREVISO-VICENZA Quantità | LINEA TREVISO-VICENZA Importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . | 10,411 | 12,703.19 | 10,934 | 17,000.18 |
| Bagagli e cani . . | 285 | 178.11 | 373 | 426.41 |
| Merci a G. velocità | 716 | 631.08 | » | » |
| Merci a P. velocità | 1,187 | 5,901.69 | » | » |
| Introiti diversi . . | » | 293.73 | » | 250.57 |
| Totale L. | 12.599 | 19,707.80 | 11,307 | 17,677.16 |

# SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

# STRADE FERRATE MERIDIONALI

---

Il Consiglio d'Amministrazione della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali;

Visto che l'Assemblea generale straordinaria degli Azionisti della Società predetta, stabilita pel 28 febbraio u. s. non ha potuto aver luogo per mancanza del numero legale dei presenti, prescritto dall'art. 24 degli Statuti;

Visti gli articoli 28, 29, 30 degli Statuti predetti, i quali provvedono al caso sovraenunciato;

Invita gli Azionisti ad intervenire ad una nuova Adunanza, che sarà tenuta nel locale della Società in Firenze, Via Renaj, 17, il 20 marzo corrente, a ore 12 meridiane.

Coloro che posseggono il biglietto d'ammissione per l'adunanza del 28 febbraio, potranno con esso presentarsi alla Adunanza nuova, a forma dell'articolo 29 degli Statuti.

Coloro che non lo avessero fatto e mantenuto, potranno fare presso gli Stabilimenti indicati nell'avviso di convocazione dell'Assemblea del 28 febbraio, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 19 gennaio p. p., N. 15, il deposito delle loro Azioni dal 5 a tutto il 19 marzo corrente, a forma dell'art. 22 degli statuti.

In questa seconda convocazione le deliberazioni saranno valide qualunque sia il numero degli intervenuti e delle Azioni rappresentate, a forma dell' articolo 30 degli statuti sociali.

## ORDINE DEL GIORNO:

**a.**

Approvare le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1876 con l'atto addizionale del 20 novembre 1877.

**b.**

Approvare la Convenzione 20 novembre 1877, colla quale la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali si è obbligata ad assumere l'esercizio delle Strade Ferrate *dell'Adriatico*.

Firenze, 1 marzo 1878.

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

### *per la fornitura d'Olio d'Oliva.*

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogr. 60,000 di Olio d'Oliva per il magazzino di Roma, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni* e *Ancona.*

Le offerte ben sugellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 12 marzo p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.**

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di lire 25 per ogni mille chilogrammi, pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 23 febbraio 1878.

**LA DIREZIONE GENERALE.**

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

### *per fornitura di Sevo Bianco.*

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'acquisto di chilogrammi 70,000 Sevo Bianco, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura.

Il Capitolato contenente le condizioni in base alle quali dovrà essere fatta tale fornitura è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nei Magazzini di *Firenze*, *Livorno*, *Siena*, *Foligno*, *Roma* e *Napoli*.

Le offerte, ben sigillate, dovranno pervenire alla Direzione generale in Firenze, avanti le ore 12 meridiane del giorno 12 marzo p. v. Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per la fonitura di Sevo Bianco.**

Le offerte dovranno essere accompagnate dal campione di almeno chilogrammi 5, marcato con una cifra che dovrà essere ripetuta nella offerta.

Ogni concorrente nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa della Società un deposito di Lire Venticinque per ogni mille chilogrammi, in contanti o in valori pubblici valutati al corso del giorno.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 23 febbraio 1877.

**LA DIREZIONE GENERALE.**

SOCIETÀ ITALIANA

## per le Strade Ferrate Meridionali

Si avvertono i Portatori delle Obbligazioni Serie A, che dal 15 marzo prossimo potranno presentare dalle ore 11 antim. alle una pom. alla Direzione della Società in Firenze, via Renaj N. 17, i loro titoli per esser muniti delle nuove Cedole *(coupons)*.

Le Obbligazioni saranno restituite nei giorni che saranno indicati ai Portatori dalle 1 alle 3 pomeridiane.

Firenze, 26 febbraio 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.



Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 13 Marzo 1878 N.° 11.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Convenzioni ferroviarie. Nuove Costruzioni* (Cont. e fine) — *L'esportazione delle derrate alimentari sulle ferrovie — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE

### NUOVE COSTRUZIONI.

*(Continuazione e fine — V. N. 10)*

La Relazione così prosegue nell'analisi dei provvedimenti per tutti i casi che si possono presentare nello sviluppo della nostra rete ferroviaria:

Vi hanno non di rado delle condizioni di località e di popolazione, che non consentirebbero di stabilire in una regione delle ferrovie a scartamento ordinario, per il troppo elevato costo della costruzione e la troppo modica cifra dei prodotti. In quelle condizioni, alle ferrovie a scartamento ordinario utilmente vengono sostituite quelle a scartamento ridotto, di cui si hanno già non pochi esempii presso estere nazioni, ed alcuni anche in Italia. Limitando la larghezza del binario ad un metro od un metro e dieci centimetri, si possono ridurre i raggi delle curve fino a 100 metri; si adatta così meglio la linea alla conformazione del terreno, si riduce la larghezza del piano stradale e delle opere d'arte, e semplificandone la costruzione coll'escludere ogni opera di lusso, se ne diminuiscono considerevolmente le spese di primo impianto, in confronto di quelle per una ferrovia ordinaria. Il minor costo del materiale mobile, il suo minor peso, le semplificazioni che si possono introdurre nell'ordinamento del servizio, ne rendono pure assai meno costoso l'esercizio; onde potrà benissimo sussistere e prosperare una ferrovia a scartamento ridotto, laddove una ferrovia ordinaria sarebbe stata impossibile, o sarebbe risultata passiva. In molti casi poi si potrà stabilire la ferrovia a sezione ridotta sopra uno dei lati di una strada ordinaria, e ridurre così a poche migliaia di lire la spesa per la sua costruzione.

Sono perciò così evidenti i vantaggi che presentano le ferrovie a scartamento ridotto, che abbiamo creduto di non poterle omettere nel presente progetto di legge, proponendo perciò, per favorirne la costruzione, che possa essere loro concesso un sussidio chilometrico da 500 a 1000 lire il chilometro, e che possa essere autorizzata per il loro impianto l'occupazione di una zona delle strade ordinarie. Già alcune domande di concessione di ferrovie a scartamento ridotto sono state presentate al Ministero; ed abbiamo fiducia che, quando siano meglio conosciuti i loro vantaggi, simili domande verranno a moltiplicarsi, e potranno così estendersi i benefizii di rapidi ed economici mezzi di trasporto, anche in quei territorii nei quali una ferrovia ordinaria non sarebbe per ora attuabile.

Parlando quindi del termine per il compimento delle ferrovie da costruirsi dallo Stato, e di altre disposizioni relative alla concessione di ferrovie, la Relazione dice:

Ad eccezione della linea Novara-Pino, di cui è già fissato il termine per il suo compimento da un atto internazionale, la massima parte delle costruzioni da eseguirsi per conto dello Stato dovranno essere ultimate nel termine di 10 anni dalla promulgazione della presente legge. Nè vi parrà certo questo termine molto lungo, ove consideriate le grandi difficoltà d'arte che presentano la maggior parte di quelle ferrovie, la necessità di non intraprendere i lavori senza progetti definitivi ed accuratamente studiati, l'impossibilità finalmente per la Finanza dello Stato di accumulare in un ristretto numero di esercizii le gravi spese che essa avrà da sostenere per tali costruzioni. Per le altre linee sarebbe data al Governo facoltà di concederle, coi sussidii e le facilitazioni indicate, per un periodo di tempo di 90 anni.

Ma, nel proporre che sia concessa al Governo questa facoltà durante un decennio, affine di rendere più sollecite e più semplici le formalità necessarie ad ottenere la con-

cessione di una via ferrata, non si è omesso però di provvedere affinchè l'operato del Governo venga sottoposto al sindacato del Parlamento, essendosi prescritto nell'articolo 16, che il Governo debba, colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, presentare un prospetto degli oneri, che deriverebbero alla Finanza dello Stato dalle concessioni fatte nel corso dell'anno, le quali non avrebbero effetto, ove i corrispondenti aggravii per la Finanza non fossero colla legge stessa del bilancio approvati.

Cogli articoli 17 e 18 poi si estendono a tutte le ferrovie comprese nel presente progetto di legge le esenzioni e franchigie, e le disposizioni relative ai Consorzii ferroviarii, stabilite per le ferrovie secondarie Venete dalla legge 29 giugno 1873.

Dal complesso di queste disposizioni, o signori, noi abbiamo fiducia che sarà assicurato l'avvenire della nostra rete ferroviaria. La legge dei lavori pubblici del 20 marzo 1865 già prevedeva che vi fossero ferrovie costruite a spese dello Stato, ed anche ora abbiamo parecchie migliaia di chilometri di cui la costruzione è stata fatta a spese della pubblica Finanza. Seguendo quell'esempio, noi vi proponiamo che le principali linee che rimangono a costruire siano fatte a spese dello Stato, la maggior parte però con un limitato concorso delle Provincie e dei Comuni interessati; per le vie secondarie, invece, intendiamo che l'iniziativa della loro costruzione debba venire dalle Provincie e dai Comuni interessati, o da privati concessionarii, ai quali spetterà eseguirne la costruzione con un concorso del Governo, proporzionato alla loro importanza ed alle difficoltà della loro costruzione, sia che queste linee si facciano a scartamento ordinario, sia che si vogliano costrurre a scartamento ridotto.

Tale è, in brevi parole, il concetto fondamentale delle disposizioni colle quali abbiamo inteso provvedere all'ampliamento della nostra rete ferroviaria, e che incontreranno, lo speriamo, la vostra approvazione; poichè, mentre esse trovansi conformate ai principii vigenti nella nostra legislazione per le grandi opere stradali e marittime, sono poi state combinate in guisa, da raggiungere il desiderato intento, senza imporre nè allo Stato, nè alle Provincie, nè ai Comuni oneri, che non siano largamente compensati da corrispondenti vantaggi.

Dopo ciò, la Relazione si fa a determinare gli oneri che incontrerebbe lo Stato per la costruzione delle nuove ferrovie dei diversi gruppi, in corrispondenza al prospetto annesso al progetto di legge, e che abbiamo già riferito nel nostro numero del 26 dicembre 1877. Questi oneri vengono riassunti nel seguente quadro:

| | Oneri per impegni già presi | Oneri per nuovi impegni | Totale |
|---|---|---|---|
| 1878 . . . . | L. 54,000,000 | L. 4,000,000 | L. 58,000,000 |
| 1879 . . . . | » 27,000,006 | » 24,669,000 | » 51,669,000 |
| 1880 . . . . | » 13,000,000 | » 42,769,000 | » 55,769,000 |
| 1881 . . . . | » 2,000,000 | » 57,409,000 | » 59,409,000 |
| 1882 . . . . | — | » 58,849,000 | » 58,849,000 |
| 1883 . . . . | — | » 59,835,000 | » 58,835,000 |
| 1884 . . . . | — | » 57,785,000 | » 57,785,000 |
| 1885 . . . . | — | » 57,985,000 | » 57,985,000 |
| 1886 . . . . | — | » 57,785,000 | » 57,785,000 |
| 1887 . . . . | — | » 57,985,000 | » 57,985,000 |
| 1888 . . . . | — | » 58,185,000 | » 58,185,000 |
| 1889 . . . . | — | » 43,755,000 | » 43,755,000 |
| Totali . L. | 96,000,000 | L. 580,111,000 | L. 676,111,000 |

Giova altresì osservare che, supponendo regolati in tal guisa gli stanziamenti, rimane sempre margine più che sufficiente per le sovvenzioni alle ferrovie a scartamento ridotto, per il concorso dello Stato alla costruzione di ponti che si stabilissero per doppio uso sopra fiumi navigabili, per i sussidii che eventualmente vi fosse luogo di accordare per una nuova concessione delle ferrovie Parma-Brescia e Brescia-Iseo. È ben vero che in questi calcoli si è dedotto il concorso delle Provincie e dei Comuni per la costruzione delle ferrovie del secondo gruppo, che verrà iscritto nel bilancio attivo delle Finanze, e che perciò gli stanziamenti da farsi in quello passivo dei lavori pubblici saranno, a partire dal 1879, maggiori di quelli sopraindicati dell'annua somma di L. 1,590,000; ma, siccome a quella cifra di spesa corrisponde una identica somma in entrata, così è evidente che l'onere presunto dello Stato rimarrà effettivamente limitato alle somme qui sopraindicate. E quindi gli aggravii imposti alla pubblica Finanza per l'ampliamento della nostra rete ferroviaria rimarranno contenuti nella somma annua di 60 milioni, che, nella esposizione finanziaria del 27 marzo ultimo, ebbi ad indicare siccome un limite, oltre il quale non si potrebbe andare senza disordinare le condizioni delle nostre finanze.

Finalmente la Relazione così discorre sui modi e sui mezzi per eseguire le nuove costruzioni:

Fissate le linee, la loro classificazione e gli oneri rispettivi che assume il Governo, rimane a dire del modo con cui le nuove costruzioni saranno condotte.

Su questo punto noi ci siamo riservata la più grande libertà d'azione. Le nuove costruzioni potranno essere fatte o dal Governo, o per cura delle stesse Provincie e località interessate; il Governo poi, o potrà farle direttamente da sè, con lo stesso sistema con cui si è condotta insino ad oggi la costruzione delle linee Calabro-Sicule e delle Liguri, ovvero potrà confidare i nuovi lavori alle stesse Società esercenti.

Le norme e cautele, con cui il Governo potrà affidare alle Società esercenti le nuove costruzioni, sono scritte in una apposita parte del Capitolato. In massima, vi sono molti vantaggi nell'incaricare della costruzione le stesse Società, che dovranno poi assumerne l'esercizio. In primo luogo, i progetti, essendo preparati dalle Società e riveduti dal Governo, subiscono una revisione preventiva in contraddittorio, la quale è in sè stessa una garanzia di più esatta corrispondenza con le condizioni del terreno e con l'utile del futuro esercizio. In secondo luogo, la sorveglianza sulla bontà dei lavori sarà tanto più accurata, quando vi partecipi chi dovrà in seguito assumerne la manutenzione; e finalmente sarà più rapida la messa in esercizio delle linee, sorpassandosi a tutte le contestazioni, pressochè inevitabili quando si è al momento di fare la consegna delle linee alle Società esercenti, e che non sono esse medesime quelle che hanno costruito.

Comunque, il valersi delle Società di esercizio per le costruzioni è un diritto pel Governo e un obbligo per le Società, nulla più. Ogni giudizio sulla convenienza di valersi o no di tale diritto è pienamente riservato.

Alle Società, quando assumono di redigere i progetti e di sorvegliare i lavori ultimandone le relative liquidazioni, è assegnato un compenso fisso di L. 7 per cento sull'ammontare dei lavori medesimi. Questo compenso è rigorosamente commisurato alle spese che le Società dovranno

tenere; a riprova di ciò, ci riferiamo ai dati contenuti le relazioni già pubblicate sulle costruzioni governative nualmente in corso. L'ultima di queste relazioni porta la sa della formazione dei progetti e della direzione e sorglianza governativa a L. 6.63 per cento del costo dei vori. Ma questa cifra di spesa dovrebbe essere accresciuta, si mettesse a carico dei lavori tutta la spesa del Miniro dei lavori pubblici, che riflette la direzione superiore, se si tenesse conto degl'interessi sulle somme di cui le cietà faranno l'anticipazione, non essendo esse rimborte se non al momento della emissione dei mandati di gamento. Il 7 per cento costituisce quindi un rimborso spesa effettiva; e rimane ad aggravio delle Società il antenere preparato un servizio speciale per corrispondere le eventuali richieste del Governo.

I contratti, quando i lavori si fanno dalle Società, sono mpre conchiusi con l'assistenza del Commissario govertivo, e devono riportare la preventiva approvazione del overno. —

Ma non basta aver detto del modo con cui costruire imane anche a dire dei mezzi, ossia del modo con cui raccogliere il denaro. Noi proponiamo di emettere, per far fronte agli oneri delle nuove costruzioni, titoli speciali ferroviarii, aventi una garanzia speciale sui prodotti dell'esercizio. Sarebbero Obbligazioni affatto consimili a quelle emesse dalle Società di esercizio, la cui garanzia speciale sta invece nella rendita, o interesse del loro deposito cauzionale. Proponendo di emettere speciali titoli ferroviarii, noi veniamo a dar forma ad una idea che fu già più volte messa innanzi in passato, senza che potesse aver seguito, non essendo allora favorevoli le circostanze. La creazione di un titolo speciale ferroviario è possibile, è utile oggi, perchè possiamo, sotto questa forma unica di emissione, provvedere ad un completo sviluppo delle nostre costruzioni; e non dobbiamo temere, quindi, di far confusione e concorrenza con le emissioni delle Società concessionarie, che hanno cessato di esistere.

La emissione di titoli speciali ferroviarii ci permette di instituire e di rendere evidente, agli sguardi del pubblico che scruta la finanza degli Stati, il bilancio speciale della nostra azienda ferroviaria; ciò che è molto importante, attesa la natura essenzialmente produttiva di quegli aggravii, che per le costruzioni ferroviarie noi ci imponiamo. E si pone così termine ad una pratica poco opportuna, che è quella di emettere per le costruzioni del Consolidato, con che le spese ferroviarie si confondono con le liquidazioni di tutte le altre passività del nostro bilancio.

Un punto difficile ci è parso, però, quello di raccogliere sotto forma di somma capitale il concorso per le categorie diverse di ferrovie, che è domandato alle Provincie, ai Consorzii ed ai Comuni, secondo l'unita legge. Le Provincie, i Consorzii, i Comuni, nella massima parte dei casi, non possono altrimenti contribuire che per via di annuità, ossia corrispondendo interesse e ammortamento del capitale, che loro si domanda. Per le costruzioni contemplate dall'art. 6 del progetto di legge è provveduto, facendo in venti anni il reparto del tributo che è a loro richiesto. Negli altri casi, quando si richiedano dalle Provincie, dai Consorzii e dai Comuni i 2[5, i 3[5 della spesa di costruzione, bisognerà che questi provvedano le somme mediante operazioni di credito. Ora, gl'imprestiti comunali e provinciali non sono facili egualmente nelle diverse provincie d'Italia. Un po' per l'abuso che se ne è fatto, un po' per la deficienza di capitali disponibili, c'è molto da temere che le operazioni finanziarie delle Provincie e dei Consorzii potessero in molti casi riescire onerosissime.

Abbiamo pensato, quindi, se non fosse possibile di fornire alle Provincie ed ai Consorzii un meccanismo di credito, analogo a quello del Credito fondiario, così da unificare e consolidare, dall'una parte i contributi delle annualità, dall'altra la emissione dei titoli. A questo modo, si impedisce altresì che i cattivi contratti e gli alti interessi forzatamente accettati da alcune Provincie e Consorzii riflettano svantaggiosamente sulla condizione di altri Comuni e Consorzii, che debbono fare operazioni consimili. Una soluzione del problema ci parve possibile, tenendoci strettamente alle operazioni collegate colle costruzioni ferroviarie, ed evitando di avventurarci nel campo più vasto e più incerto del credito provinciale e comunale. In questo campo limitato, definito, ci pare che potrebbe utilmente aiutare una istituzione, non di speculazione privata, ma di utilità pubblica, posta, cioè, sotto il controllo diretto dello Stato, che noi chiameremmo *Cassa delle strade ferrate*.

Ci proponiamo di studiare e speriamo di trovare, nella stessa legge della riscossione dei tributi diretti, per detta Cassa un sistema tale di garanzie, per cui senza timore alcuno possa aggiungersi a quello delle Provincie e dei Consorzii anche il credito del Governo. In tal caso, il meccanismo finanziario sarebbe, per così dire, unificato; e i titoli da emettere per le costruzioni ferroviarie, venendo ad acquistare indole e garanzie pressochè eguali, potrebbero più agevolmente collocarsi, senza farsi troppa concorrenza e senza portare una perturbazione incessante nel mercato dei valori e nell'andamento finanziario del paese.

È tema delicato, che vuol essere studiato a parte; e su cui intendiamo di presentare separatamente un progetto di legge.

A questo punto, crediamo superfluo l'occuparci dell'ultima parte di questa Relazione, che riguarda i risultati finanziarii calcolati dal Ministero proponente; tanto più che questo ha già subito una nuova crisi, per cui è impossibile prevedere la sorte del progetto di legge ferroviario, che doveva essere ripresentato al Parlamento.

## L'ESPORTAZIONE
## delle derrate alimentari sulle ferrovie

Dall'esame che abbiamo fatto di dati che ci furono gentilmente comunicati, risulta che la ditta Francesco Cirio di Torino, nel periodo di un anno, cioè dal 1° dicembre 1876 a tutto novembre 1877, ha esportato la quantità di vagoni di derrate alimentari, pei transiti di Peri, Cormons, e Modane, apparente dal quadro seguente:

| NATURA DELLA MERCE | Quantità dei vagoni in servizio internazionale | | | |
|---|---|---|---|---|
| | via Peri | via Cormons | via Modane | Totale |
| Uova . . . . . . . . | 1,371 | — | 17 | 1,388 |
| Verdura . . . . . . . | 390 | 220 | — | 610 |
| Frutta . . . . . . . . | 139 | 178 | 7 | 324 |
| Agrumi . . . . . . . | 23 | 7 | — | 30 |
| Diversi (*) . . . . . | 9 | 11 | — | 20 |
| Totale | 1,932 | 416 | 24 | 2,372 |

(*) Olio, burro, vino, riso, paste, ecc.

La stessa ditta Cirio ha inoltre trasportato, in servizio interno, 321 vagoni di derrate alimentari, di cui 161 di verdura, 73 di frutta, 45 di uova, 27 di conserve, 12 di agrumi e 3 di diversi.

Quantunque tutte le cifre più sopra enunciate possano offrire argomento ad utili considerazioni, ci limiteremo tuttavia, in questo breve cenno, ad esporne alcune circa l'esportazione delle uova, che per la sua entità riesce la più importante.

Come risulta dal prospetto che abbiamo più sopra riferito, la ditta Cirio, nel periodo di un anno, ebbe ad esportare 1,388 vagoni di uova; e calcolando che ciascun vagone contenga almeno 130|m uova, si può ritenere che l'ammontare complessivo delle uova esportate da questa sola dita in un anno, fu, in cifra rotonda, di ben 180 milioni.

Può ora tornare interessante di conoscere le località di destinazione di tale ingente quantità di uova; ed all'uopo gioverà ricordare che del totale di 1,388 vagoni di uova, 1,371 vennero esportati pel transito di Peri, 17 per quello di Modane, e nessuno per quello di Cormons.

Dei 1,371 vagoni passati pel transito di Peri, 698 erano avviati al transito di Aachen e quindi pel Belgio e l'Inghilterra, 208 per Colonia, 126 per Amsterdam, 39 per Francoforte, 37 per Monaco, ed i rimanenti per Berlino, Magonza ecc. ecc.

I 17 vagoni passati per Modane andarono invece tutti a Parigi.

Si domanda ora quale sia stato il valore complessivo delle uova esportate dalla ditta Cirio nel periodo di un anno già accennato; calcolando che il prezzo medio approssimativo pagato al produttore sia stato di centesimi cinque e mezzo per ogni uovo, si ha che per questo capo sono entrati in Italia ben 9 milioni e 900 mila franchi.

Il prezzo medio approssimativo di vendita sui mercati esteri si può poi, senza tema di scostarsi dal vero, calcolare in cent. 6.7 per uova; onde si può dedurre che un uovo, stato prodotto nelle pianure di Cremona, del Vercellese, di Saluzzo, nel Veneto, in Toscana o nel Napoletano, ha potuto essere acquistato, sui più remoti mercati di Europa, ad un prezzo solamente di poco più di un centesimo superiore a quello che costò nel luogo di produzione.

Su tale differenza, la quale, per la quantità totale delle uova trasportate dalla ditta Cirio nel più volte detto periodo di un anno, sale alla somma di circa L. 2,160,000, si sono pagate le spese di trasporto per enormi distanze, spese che si possono calcolare in circa L. 900,000; quelle d'imballaggio, pel quale si impiegarono 126,000 casse del valore di L. 400,000; ed il residuo deve servire al compenso delle spese di agenti e dei loro viaggi, fitto di locali, mediazioni, cancelleria, poste, telegrafi, ecc., e costituire infine il beneficio della ditta Cirio.

A questo punto si presenta una importante questione, ed è: se una così ingente quantità di uova esportata ne abbia diminuito sensibilmente la consumazione interna, rincarandone il prezzo, od abbia invece avuto per effetto di aumentarne la produzione.

E noi crediamo di non andare errati nel ritenere per vera la seconda delle accennate ipotesi, e che cioè alla sempre crescente esportazione sia venuto corrispondendo un aumento nella produzione.

Ed infatti, ammesso anche che vi sia stato aumento nel prezzo, questo non avvenne giammai nella proporzione dell'aumento dell'esportazione; la quale, da circa 200 vagoni all'anno al massimo che era in generale prima del 1875, dal 1° dicembre 1875 al 30 novembre 1876 arrivò, per conto della sola ditta Cirio, a ben 1,067 vagoni; e finalmente nel 1877 arrivò a 1,388 vagoni per la ditta Cirio ed alla non piccola cifra, per conto di altri, di 916 vagoni, di cui 280 pel transito di Peri, 621 per quello di Modane, e 15 per quello di Ventimiglia.

Non è quindi certamente aumentato in proporzione il prezzo delle uova, giacchè negli scorsi giorni appena, al finire dell'inverno e per di più in carnevale, il prezzo delle uova si manteneva a sole L. 60 il mille.

È quindi naturale il pensare che il produttore, constatando la ricerca, avrà pensato ad aumentare, anzichè il prezzo, la produzione, per ritrarre un lucro maggiore, e tanto più facile, in quanto che gli acquirenti presentavansi essi medesimi ai singoli cascinali per acquistare la merce.

Alla ditta Cirio vanno adunque tributate lodi per aver creato un nuovo e sì importante traffico, al quale, in seguito al di lui esempio, si sono dedicati anche altri negozianti.

Quanto poi a coloro che hanno voluto sollevare accuse contro le nostre Ferrovie, imputando ad esse di aver accordato illeciti favori colle facilitazioni speciali di trasporto concesse alla ditta Cirio, essi non potranno a meno di trovare nei dati esposti la più eloquente confutazione.

Ed infatti, mentre, come si vide più sopra, era da considerarsi quasi nulla l'esportazione delle uova prima del 1876, nel 1876 invece, grazie alla iniziativa presa con rara energia dalla ditta Cirio (iniziativa per la quale la ditta medesima ebbe a sopportare gravi spese e sacrifizii), e mercè le facilitazioni accordatele dalle Ferrovie, raggiunse quello sviluppo ragguardevole, che nel 1877 ebbe ancora ad ampliarsi, dacchè, visto il risultato ottenuto dalla prefata ditta, molte altre ne seguirono le orme e con uguale fortuna.

E che le speciali facilitazioni accordate dalle Ferrovie sieno quelle che valsero a sviluppare tale traffico ed a creare un nuovo ramo di trasporti, se ne ha anche una prova sulle ferrovie francesi; le quali, mentre dovrebbero essere la strada naturale per giungere dall'Italia all'Olanda, al Belgio ed all'Inghilterra, non ebbero mai di tali trasporti prima del 1877. E solo nel detto anno, in seguito alle facilitazioni accordate colla tariffa speciale comune N. 401 P. V. di importazione, esportazione e transito (tariffa applicabile anche ai trasporti destinati a Parigi), ricevettero a Modane circa 600 vagoni di uova diretti a Parigi, nel Belgio e nell'Inghilterra; e non v'ha dubbio che, quando le ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo si decidessero a proseguire nella via delle eque facilitazioni, con notevole loro vantaggio, il movimento delle derrate alimentari per la Francia ed in transito, potrebbe in breve tempo raggiungere proporzioni vastissime.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 12 marzo.

*Qui gladio ferit, gladio perit*, o in semplice volgare ad uso dei vostri lettori che avessero perduto il loro latino: chi ferisce di spada, muore di spada! Furono di fatti, ognuno lo ricorda, le Convenzioni ferroviarie presentate al Parlamento dal Minghetti la più accuminata arma vibratagli contro per ammazzarlo, onde ebbe nascimento il

Gabinetto Depretis; e sono ancora al presente le Convenzioni ferroviarie la causa sostanziale della inonorata morte di quest'ultimo, a due anni di distanza giusti giusti, parimenti sotto il maligno influsso degli Idi di marzo. Povera Italia, condannata, rispetto alla soluzione del problema ferroviario, al particolar supplizio che, secondo i mitologi, venne inflitto a Sisifo, cioè quello di spingere continuamente un enorme sasso sull'alto di una montagna, d'onde, pel proprio peso, ricadeva nella sottoposta valle! —

Sottoposto all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici il disegno per la costruzione del 2° tronco della ferrovia da Conegliano a Belluno, venne testè approvato. Si tratta di una percorrenza di 15 chilometri all'incirca, partendo dalla Stazione di San Vittorino e giungendo a quella di Santa Croce, con curve del raggio minimo di 400 m. e la pendenza massima del 20.80 per mille. Alla prossima mia i ragguagli più dettagliati sull'argomento. —

I progetti definitivi della Stazione di S. Remo sulla linea Ligure di Ponente, e della Stazione di Agira sulla ferrovia sicula da Catania a Licata; il disegno di difesa dalle inondazioni del tratto di 16 chilom. della linea Foggia-Brindisi, compreso tra Caravigno e S. Vito d'Otranto; e varii minori disegni per opere di consolidamento lungo i tronchi Villarosa-S.ta Caterina, Grassano-Trevigno e Trevigno-Potenza, formarono altresì soggetto di recente discussione ed approvazione per parte del Consiglio superiore, salvo alcune modificazioni quà e là proposte. —

Verteva già da parecchi anni grave questione tra i signori Viscogliosi e Roessinger, proprietarii di due vasti opificii mossi dalle acque derivanti dal fiume Liri, quando sino dal 1876, a dare giudizio sulle ragioni dei contendenti, fu eletta dal Ministro dei lavori pubblici una Commissione, composta degli ispettori del Genio civile comm. Barillari e Pareto, e del defunto Baccanello; la quale Commissione, recatasi allora nella città di Sora per esaminare il pro e il contro *de visu* e *de auditu*, propose un'amichevole transazione, che le parti dichiararono di accettare. Ma dal detto al fatto corre gran tratto: i signori Viscogliosi e Roessinger si rimisero a litigare più di prima; e agitatasi testè di nuovo la questione idraulica in seno al Consiglio, avvertì questo la necessità che un'altra Commissione torni sul luogo per completare quelle ricerche, lasciate a mezzo dalla precedente in vista dell'ideato accordo. —

Verrà prossimamente indetto l'appalto per l'escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio.

L'importo complessivo di tali lavori, in via meramente presuntiva, sarà di L. 3,990,000; delle quali, L. 2,600,000 si calcolarono doversi spendere per gli scavi straordinarii del porto di Genova, prescritti nella Convenzione Galliera, e L. 1,390,000 per gli scavi ordinarii.

In merito poi alla loro importanza, i lavori si distingueranno in due categorie:

1ª Lavori principali, consistenti nella escavazione dei porti, col mezzo dei curaporti a vapore, estraendo dal fondo dei medesimi tutte le materie richieste non solo per conservare lo stato presente dei fondali, bensì anche per ridurli e mantenerli alla voluta profondità;

2ª Lavori eventuali, consistenti nello scavare dal fondo dei porti avanzi di vecchie scogliere o di antiche fabbriche, scogli vivi, scafi di bastimenti affondati, antiche palificate, ecc. ecc.

Gli scavi del porto di Genova dovranno essere spinti alla profondità di 8 metri, e di 9 in alcune stazioni; di 7, estensibili sino ad 8 in qualche punto particolare, nel porto di Savona; e finalmente alla profondità normale di m. 6, estensibili sino ad 8 in qualche stazione, negli altri porti delle dianzi citate provincie.

La durata dell'impresa sarà stabilita in anni 9, con facoltà al Governo di prorogarla o restringerla di un anno, mediante semplice preavviso di tre mesi avanti la scadenza dell'anno ottavo. —

Stimai per il passato cosa non priva d'interesse, ed anche di pratica utilità per gli associati del *Monitore*, il mettere loro sott'occhio, tratto tratto, le più importanti massime del Consiglio di Stato in materia dei lavori pubblici; e lusingandomi ch'essi partecipino il mio avviso, mi propongo d'intrattenerli quest'anno, a principiare da oggi, oltrecchè sulla testè accennata giurisprudenza, anche intorno a quella delle Corti di cassazione, Corti d'appello e Tribunali.

« È atto di commercio, così per l'una come per l'altra parte contraente, la Convenzione stipulata tra il privato e l'Amministrazione pubblica per la costruzione, a carico dello Stato, dei tronchi di ferrovia ».

La Corte suprema di Napoli, sanzionando questo principio con sentenza del 21 giugno 1877, risolse una gravissima questione, sulla quale giurisprudenza e dottrina non si pronunziarono ancora in modo definitivo. Molti egregi legisti italiani e stranieri sostennero e sostengono un'opinione contraria. Giova però avvertire non essere la prima volta che la Cassazione di Napoli decise nel senso sopraddetto; e citerò una sentenza analoga della stessa Corte colla data dell'11 marzo 1876.

Si è già parlato e riparlato nel *Monitore* della dotta sentenza 1° dicembre 1877 della Corte d'appello di Firenze, colla quale venne risolta la gravissima controversia sorta tra la minoranza e maggioranza degli azionisti delle Ferrovie Romane, in conseguenza delle famose Convenzioni ferroviarie, non mai vive e non mai morte. Mi sembra nullameno prezzo dell'opera il condensare le massime che da quella sentenza assai chiaramente scaturiscono:

« L'assemblea generale degli azionisti, che approva la cessione dell'intero asse sociale per un determinato prezzo, non può più validamente deliberare, a semplice maggioranza, sul riparto di questo prezzo fisso tra gli azionisti stessi.

« La rendita pubblica, promessa dal Governo alla Società delle Ferrovie Romane, con decorrenza dal 1° gennaio 1874, costituisce il prezzo del riscatto divisibile fra gli azionisti.

« Sono nulle le deliberazioni dell'Assemblea delle Ferrovie Romane del 26 marzo e 28 giugno 1877, intorno alla divisione del prezzo del riscatto fra i possessori di Azioni comuni, trentennarie e privilegiate ».

Chiuderò con una sentenza 18 luglio 1877 della Corte d'appello di Cagliari:

« Solo la collaudazione dell'opera segna il principio del decennio di garanzia a carico dell'imprenditore. Il biennio stabilito per la prescrizione dell'azione d'indennità contro l'imprenditore comincia a decorrere, non dal giorno della rovina, ma da quello dell'accertamento della colpa dello stesso imprenditore. Non corre la prescrizione dell'azione d'indennità contro l'imprenditore che, obbligato alla manutenzione sino al collaudo, non lo aveva fatto eseguire, e non si era curato di far accertare la causa della rovina dell'opera ».

B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

L'orario generale, stato esaminato e discusso, presso il Ministero, dai delegati del Governo in concorso di quelli delle Ferrovie dell'Alta Italia, come annunciammo, venne definitivamente stabilito nei suoi punti principali. Ora si sta studiandone i dettagli, dopo di che potrà essere posto in vigore.

Sappiamo che, ove nulla insorga in contrario, il Ministero avrebbe fissato il giorno 5 aprile p. v. come termine massimo per l'attuazione del suddetto orario.

Lunedì si aprirono in Firenze le già annunciate conferenze della Commissione ferroviaria per lo studio dei migliori sistemi di chiusura della strada, delle Stazioni e dei passaggi a livello.

La Commissione è composta dei signori: comm. Biglia presidente; cav. Mantegazza ed ing. Luigi Bianco, per le Ferrovie dell'Alta Italia; cav. Rombaux ed ing. Barsanti, per le Ferrovie Romane; e del cav. Pessione, per le Meridionali. Vi assistono pure i Commissarii governativi Bussi e Fossati.

Sull'esito di tali conferenze speriamo di poter dare esatti ragguagli nel prossimo numero.

---

Sappiamo che in questi giorni ebbe luogo, per parte degl'ingegneri della Società dell'Alta Italia, una visita periodica alla Galleria dei Giovi e della sovrastante montagna, per riconoscere lo stato delle murature di rivestimento della Galleria stessa e quello delle variazioni che avessero potuto verificarsi nelle falde della montagna, nelle vallate e nei corsi d'acqua in corrispondenza col tracciato della Galleria, ed in particolar modo nella vastissima frana verso ovest, che dalla strada Nazionale dei Giovi si estende sino all'incontro della vôlta della Galleria medesima, in prossimità dell'imbocco sud, e che fu una delle cause della rottura di parte del rivestimento della Galleria avvenuta al principio del 1873.

Nella suddetta visita venne constatato, che lo stato della muratura di rivestimento della Galleria non presenta alcun indizio di cedimento, deformazione o semplice screpolatura, tanto nella parte vecchia, quanto in quella ricostruita nel 1873; e che le condizioni delle falde della montagna si mantengono in istato normale; ed anzi quella ove esiste l'antica frana presso l'imbocco sud, di sopra accennata, in seguito ai lavori d'inalveazione fatti nel 1873 alla sponda ovest del torrente Uccellai, che scorre superiormente, comincia ad acquistare il suo naturale assodamento, essendo quasi del tutto sparite le traccie che ne indicavano il progressivo movimento; e quindi è scemato attualmente il pericolo che la stabilità della sottostante Galleria dei Giovi possa essere compromessa.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Ivrea-Aosta.** — Il Comitato promotore della ferrovia Ivrea-Aosta avendo fatto presentare al Re un indirizzo per invocare l'alta sua protezione su questa ferrovia, S. M. rispose con una gentilissima lettera, resa pubblica dal cav. Salvetti, sotto-prefetto di Aosta e presidente di detto Comitato, nella quale si legge:

« Il Re mio padre mi parlò spesso di codesti luoghi e dell'amore da cui era costì circondato, e degli interessi strategici ed economici che si collegano al compimento di una ferrovia, che provocò così nobili esempi di sacrifizii da tanti Comuni della valle d'Aosta.

« I sentimenti del mio venerato Genitore rivivono in me, e desidero io pure di salutare codeste balze, oggidì palestra di vigorosi esercizii e di scientifiche scoperte.

« So che il mio Governo presenterà un progetto per coronare i voti di codesta regione così gagliarda quanto sicura, dando incremento allo sviluppo delle sue naturali risorse ».

**Tramway Asti-Canale.** — Da S. Damiano d'Asti scrivono alla *Gazzetta del Popolo* di Torino:

Qui fu accolta con molta soddisfazione la notizia che l'onorevole Municipio d'Asti abbia deliberato di concorrere in massima alla costruzione di un *tramway* da Asti a Canale per San Damiano, proposto dall'impresario Belloli.

Dopo i felici esperimenti della macchina Krauss, fatti sul *tramway* da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo, per cura dell'Impresa del Belloli e del cavaliere Chiapello, tanto benemerito di questo mezzo economico di ferrovie dirette al vantaggio delle singole località, non dubitiamo dell'esito di questa impresa in una linea che abbraccia paesi di grandissimo movimento agricolo e commerciale.

**Ferrovia Milano-Erba.** — La Società sta ventilando coll'Autorità municipale (dice la *Lombardia*) la questione daziaria, inquantocchè la Stazione deve essere eretta, come si sa, in Piazza d'Armi La Società sembra disposta a far costruire due casini all'entrata della linea in città, pel servizio appunto del Dazio-consumo.

**Tramway di Genova.** — Il *Corr. Merc.* scrive:

L'inaugurazione del *Tramway Genovese* ebbe luogo la mattina del 10 corr.

Entro sei carrozzoni adornati di bandiere tricolori, stavano circa un centinaio d'invitati. Nel carrozzone di gala, adorno di bandiere e di fiori, trovavansi il Prefetto, il generale comandante la divisione militare, l'assessore anziano ed altre Autorità.

Giunti in Sampierdarena, gli invitati scesero nello Stabilimento del *Tramway*; a visitare le magnifiche scuderie, che veramente possono chiamarsi un modello del genere.

Dopo una sontuosa refezione allestita dallo Stabilimento della Concordia, si fece una corsa sino a Rivarolo, ritornando in Genova verso la una pomeridiana.

Gli invitati rimasero pienamente soddisfatti, e si può dire che la corsa inaugurale riuscì perfettamente.

Alle ore 2, incominciarono le corse pel pubblico da Genova a Sampierdarena; e fino a tarda sera, una numerosa folla prendeva d'assalto i carrozzoni del *Tramway*, senza che si avesse a lamentare il minimo inconveniente.

**Lapide in Sampierdarena.** — Leggesi nel *Commercio* di Genova:

Abbiamo, tempo addietro, data notizia che il Municipio di Sampierdarena aveva deliberata la collocazione d'una lapide nel luogo ove furono fatti i primi esperimenti delle perforatrici, che servirono poi al gigantesco traforo del Cenisio; ora pubblichiamo la bellissima iscrizione, scritta dal chiaro Alizeri:

*Nel MCCCLVI — Queste rocce — Obbedienti al possente ordigno — De' prodi ingegneri —* GRANDIS, SOMMEILLER e GRATTONI *— Mostrarono possibile ad uomini — Entrar nel Cenisio — E aprir l'Alpe ai commerci = La città di Sampierdarena — In aprile del MDCCCLXXVII — Stanziò questa scritta — Gloriando — Che quì s'augurasse con ingegno animoso — L'estrema fatica — Del secolo.*

**Ferrovia Forlì-Arezzo.** — Scrivono da Forlì, 9, al *Diritto*, che la Società di mutuo soccorso degli artisti forlivesi, preoccupata delle ragioni a favore della linea Forlì-Arezzo, si riunì in assemblea, e votò all'unanimità il seguente ordine del giorno, che a quest'ora è stato trasmesso agli onorevoli senatori e deputati:

« Veduto il parere dato dalla Commissione tecnica governativa sulle linee ferroviarie Faenza-Firenze e Forlì-Arezzo;

« Esaminati i motivi che possono aver indotto il Ministero a preferire la prima linea alla seconda;

« Considerando essere dovere assoluto del Governo di provvedere, con le nuove linee ferroviarie, specialmente alla difesa dello Stato;

« Considerando che la linea Forlì-Arezzo, per giudizio dei più competenti e del pubblico, avendo per obbiettivo Roma, soddisferebbe meglio di ogni altra ai supremi interessi della difesa nazionale ed a quelli del commercio;

« Considerando che, ciò essendo, col proporre al Parlamento l'approvazione della linea Faenza-Firenze, il Ministero avrebbe posposti gli interessi generali dello Stato a quelli particolari di una provincia;

« La Società di mutuo soccorso degli artigiani forlivesi:
« Fa istanza alla Rappresentanza nazionale, perchè delle due linee Forlì-Arezzo, Faenza-Firenze, sia approvata quella che meglio risponde ai bisogni generali dello Stato;
« Raccomanda al deputato di questo Collegio di far valere presso il Parlamento tutte le ragioni d'ordine economico e militare, che stanno a favore della linea Forlì-Arezzo ».

**Ferrovia Roma-Viterbo.** — La *Libertà*, del 12, scrive:

Più d'una volta abbiamo parlato del progetto di una ferrovia fra Roma e Viterbo. E ultimamente abbiam detto che il Comune di Soriano, capoluogo di mandamento, si era messo alla testa di un tentativo per formare un Consorzio di Comuni, inteso a promuovere lo studio comparativo delle diverse linee progettate.

Siamo adesso informati che lo stesso Comune di Soriano si è rivolto a quello di Roma, e lo ha invitato a voler entrare nel Consorzio.

L'on. Ruspoli, da quanto ci viene assicurato, avrebbe fatto buon viso alla domanda, e sarebbe disposto a proporre sollecitamente l'affare alla Giunta. Se questa notizia è, come abbiamo ragione di credere, esatta, noi non possiamo che lodare il faciente funzione di Sindaco.

Intendiamo benissimo che Roma non può portare al Consorzio una somma molto ragguardevole, 3 o 4000 lire al massimo. Ma sarebbe importante il suo concorso morale, e dimostrerebbe che comincia a farsi strada l'idea che Roma città potrà migliorare, quando sarà migliorata la provincia che le sta dintorno.

**Ferrovia Roma-Fiumicino.** — Assicurasi che l'apertura al pubblico della linea Ponte Galera-Fiumicino avrà luogo il 14 corr., giorno della nascita di S. M. il Re.

La cerimonia dell'inaugurazione, con invito alle Autorità, avrebbe luogo qualche giorno dopo, attesa l'attuale crisi ministeriale.

**Stazione in Trastevere.** — Nella seduta dell'8 *corrente al* Consiglio comunale di Roma, trattandosi delle spese per i porti di Fiumicino e Civitavecchia, l'on. Seismit-Doda disse che, stando per aprirsi un tronco di ferrovia che porrà Roma in comunicazione diretta con Fiumicino, quel porto deve prendere un grande sviluppo.

Raccomandò quindi ogni cura per l'assestamento di quel piccolo Comune; e dimostrò poi la necessità di una Stazione ferroviaria in Trastevere.

Alatri, associandosi a queste raccomandazioni, vorrebbe che la Stazione fosse costrutta al di fuori della cinta daziaria.

Torlonia, presidente della Commissione dei notabili Tiberini, parlò lungamente in favore della detta Stazione, enumerando i vantaggi che ne verrebboro alla città in generale ed a quel quartiere in particolare.

Ruspoli (ff. di Sindaco), riconoscendo giuste le osservazioni e le raccomandazioni fatte, provvederà al miglioramento delle condizioni di Fiumicino. Quanto alla Stazione in Trastevere, essa fu uno dei suoi primi pensieri; ed ha motivo di credere, stante le assicurazioni avute dal Governo, che sarà costrutta quanto prima.

Dopo alcune altre parole, il Consiglio approvò il seguente ordine del giorno, proposto dal consigliere Torlonia:

« Il Consiglio comunale confida che l'on. Sindaco continuerà nelle sue premure per l'attuazione sollecita di una Stazione ferroviaria in Trastevere, e per agevolare i lavori di approdo al porto di Fiumicino ».

**Ferrovie Calabro-Sicule.** — In seguito ai simultanei incanti tenutisi il 26 febbraio p. p. presso la Direzione generale delle strade ferrate in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, per l'appalto della costruzione del tronco della linea delle ferrovie Calabro-Sicule Canicatti-Caldare, compreso fra la Stazione detta di Madonna dell'Aiuto (Canicatti) e quella di Racalmuto, l'appalto stesso venne deliberato per la somma di L. 1,900,600, dietro l'ottenuto ribasso di L. 14 per cento.

Il termine utile per presentare offerte in diminuzione, non inferiori al ventesimo, scade quindi col mezzodì del 20 corr.

— Lo stesso dicesi per l'appalto della costruzione dell'altro tronco della linea medesima Canicatti-Caldare, compreso fra la Stazione di Racalmuto e quella delle Caldare, già deliberato per la somma di lire 3,732,813, dietro l'ottenuto ribasso di L. 13.15 per cento.

— Lo stesso dicesi pure per l'appalto della costruzione del tronco della linea di Vallelunga, compreso fra la Stazione di Roccapalumba ed il feudo Garcia, già deliberato per la somma di lire 2,121,280, dietro l'ottenuto ribasso di L. 24.24 per cento.

— E finalmente lo stesso dicesi per l'appalto della costruzione dell'altro tronco della linea medesima di Vallelunga, compreso tra il feudo Garcia e la Stazione di Marianopoli, già deliberato per la somma di L. 6,692,985, dietro l'ottenuto ribasso di L. 12.51 per cento.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz. Ticin.*, dell'11, scrive:

Nel budget germanico pel 1878-79 è prevista la sesta quota di sussidio al Gottardo, che ammonta a 2,848,545 marchi. L'Impero ne ha per sua parte 1,148,320, le Ferrovie Alsaziane 386,975, la stessa somma per Baden, ed il rimanente è ripartito fra diverse Compagnie e Imprese.

Il Consiglio federale germanico ha inoltre ammesso il principio di una sovvenzione complementare di 10 milioni di franchi; ma questa proposta dev'essere sottoposta al Reichstag.

— Si legge nel *Journal de Genève*:

Il 2 corr. è accaduta una nuova disgrazia nel *tunnel* del Gottardo, a Göschenen. Una mina avendo ritardato a scoppiare, quattro operaj sono stati sorpresi dall'esplosione, dei quali uno rimase morto, un altro ferito mortalmente, e i due rimanenti sono stati gravemente colpiti. Tutti quattro erano italiani, originarii della provincia di Torino.

— L'avanzamento del traforo del gran tunnel nella prima settimana di marzo fu: dalla parte di Göschenen di metri 25.10, e dalla parte di Airolo di m. 11.40 (armatura); in complesso m. 36.50, ossia m. 5.20 in media giornaliera.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 19.10 (serpentina), e dal lato di Airolo di m. 5.90 (armatura); in totale m. 25, cioè m. 3.55 in media giornaliera.

— La *Gazz. Ticin.* poi aggiunge:

Gli strati di serpentina nel tunnel furono superati, e da alcuni giorni i lavori progredirono rapidamente. La temperatura è elevatissima, essendo salita negli ultimi dì fino a 27.° Reaumur.

**Ferrovie svizzere.** — I giornali della Svizzera occidentale annunciano che i lavori della strada ferrata tra Viège e Briga nel Vallese procedono rapidamente, e che le rotaie sono già al presente collocate fino alla Stazione di Viège. È dunque a ritenersi che per l'apertura del servizio estivo, cioè per il mese di giugno la rete svizzera sarà condotta alla porta del tunnel del Sempione.

— Il reddito di quasi tutte le ferrovie svizzere durante lo scorso mese di gennaio è inferiore a quello del gennaio 1877, tranne che per quelle del Giura-Berna, della Tossthal e del Wald-Ruti (la prima dà un aumento chilometrico di franchi 200, la seconda di franchi 39, e la terza di franchi 20). — Il provento chilometrico varia da franchi 2,980 (ferrovia di cinta di Basilea) a franchi 192 (Utliberg).

**Ferrovie francesi.** — Alla Camera dei deputati di Versailles si è aperta la discussione sul progetto di riscatto delle ferrovie secondarie, di cui si è più volte parlato. Il relatore Sadi Carnot rispose alle obbiezioni degli oppositori; ma Rouher dichiarò che il progetto non fu abbastanza studiato, e domandò una proroga. Il Ministro dei lavori pubblici si è riservato a rispondere; e noi informeremo nel prossimo numero i nostri lettori sull'esito di questa importante discussione.

— Il Ministro stesso ha presentato alla Camera un progetto di legge per la dichiarazione di pubblica utilità delle

linee: da Ploërmel a Caulnes, da Port-de-Piles a Preuilly, da Burgy a Laruns, da Port d'Isigny alla linea da Caen a Cherbourg.

— Il Ministro medesimo autorizzò l'apertura della Stazione definitiva di Rodez e della parte della linea da Capdenac a Rodez, compresa tra quest'ultima Stazione e quella provvisoria.

**Ferrovie turche.** — Secondo una recente corrispondenza al *Times*, si tratterrebbe di rinunciare a Simnitza come punto di attacco del gran ponte sul Danubio. Si vorrebbe invece situarlo fra Giurgevo e Rustchuck. In tal caso, il traffico della linea di Varna si aumenterebbe di molto.

**Ferrovie d'America.** — Al dire della *Railroad Gazette*, appena sia ricostituita la linea Atlantico-Mississipì ed Ohio, essa verrebbe data in affitto alla *Tennessee-Virginia and Georgia Company*, la quale esercirebbe allora una linea della totale lunghezza di 900 miglia, da Norfolk a Menfi.

# Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà*:

L'onorevole ff. di Sindaco di Roma, preoccupandosi della nuova posizione fatta anche provvisioramente al Panteon come tomba del Re Vittorio Emanuele, e volendo risolvere alla fine l'eterna questione dell'apertura d'uua larga via tra il Corso ed il Panteon, o se si vuole meglio, tra le due residenze del Senato e della Camera, ha ordinato all'Ufficio tecnico di studiare, sulle basi adottate nel piano regolatore della città, un duplice progetto particolareggiato per raggiungere questo scopo.

La prima parte del progetto si riferisce all'isolamento del Panteon, e questa non presenta nessuna difficoltà. Si tratta semplicemente di demolire il palazzetto Bianchi e tutte quelle piccole case addossate al monumento, lungo la Via della Palombella; raggiungere il livello dell'antica strada, mettendo in luce una piccola gradinata, che cingeva alla base il monumento, e costruire dei muri di sostegno alle strede che attorniano l'antico tempio.

La seconda parte del progetto comprende la sistemazione ed allargamento della piazza del Panteon e la strada di comunicazione tra questa piazza ed il Corso. L'allargamento della piazza s'otterrebbe subito colla demolizione di quell'isola di case esistente tra le piazze della Maddalena e del Panteon, coll'allineamento di parecchie case esistenti su quest'ultima piazza, ed infine coll'apertura o meglio allargamento della via dei Pastini, atterrando subito quell'informe e lurida casetta occupata dal negozio d'un pizzicagnolo.

La fontana della Rotonda sarebbe spostata indietro, una volta abbattuta l'isola di case, e verrebbe stabilita nel centro della nuova piazza, che in tal modo sarebbe una delle più belle di Roma.

Quanto alla via di comunicazione tra il Corso ed il Panteon, si studiano due progetti: il primo che, allargando la via dei Pastini e passando per la piazza di Pietra, raggiungerebbe il Corso a piazza di Sciarra; l'altro, che allargherebbe tutte quelle piccole strade comprese fra la via dei Pastini e la piazza degli Orfanelli per arrivare sulla piazza di Montecitorio.

Resta ora a sapersi quanto costeranno approssimativamente questi progetti, ed a quale la Giunta e la Commissione edilizia saranno per dare il loro voto.

Non crediamo che l'on. Ruspoli abbia fatto le cose a metà, e che da amministratore pratico avrà anche pensato a procurare i mezzi per l'esecuzione dei lavori, senza aggravare maggiormente il bilancio ordinario. Intanto non possiamo che lodarlo per aver preso l'iniziativa di questi lavori, i quali, una volta eseguiti, non potranno che soddisfare ad un bisogno potentemente sentito, quale è quello d'una comoda e conveniente comunicazione tra il Panteon ed il Corso, e di accrescere decoro a quel tempio, che conserva le spoglie mortali del primo Re d'Italia.

— Lo stesso giornale aggiunge che, nella seduta del 6 corr. al Consiglio comunale, l'on. Alatri domandò spiegazione al Sindaco intorno alla notizia data dai giornali circa gli studii per l'allargamento delle vie adiacenti al Panteon.

L'on. Ruspoli rispose che la notizia è esatta, e che, viste le modificazioni avvenute nella destinazione del Panteon, e l'invito fatto dal Governo a tale scopo, il Municipio deve adoperarsi acciò un acconcio progetto possa realizzarsi al più presto.

— Lo stesso giornale dice pure che il sig. Morosi, appaltatore dei primi tronchi della via Nazionale, ha accettato l'offerta fattagli dal Sindaco di assumere i lavori degli altri tronchi, alle stesse condizioni e prezzi dei primi.

L'on. Ruspoli ha stabilito col sig. Morosi il modo di condotta dei lavori e i termini per ciascun tronco, in modo che nell'anno la via Nazionale potrà dirsi quasi compiuta fino a piazza di Venezia.

Contemporaneamente, il ff. di Sindaco ha ordinato che venga intimato legalmente lo sfratto a tutti gli abitanti delle case che devono essere demolite per dare luogo ai lavori della via Nazionale, le quali sono di già state espropriate.

Spirato il tempo concesso agli abitanti per sloggiare, il ff. di Sindaco procederà, anche con mezzi coercitivi, contro coloro che si ostinassero a restare nelle vecchie case ed osteggiare in tal guisa l'opera del Comune.

È intenzione dell'on. Ruspoli che, prima della fine del mese, siano attaccati i lavori di demolizione della via di S. Romualdo, a cominciare dal palazzetto Torlonia a piazza di Venezia. Siamo certi che il Sindaco manterrà questi ottimi proponiti.

**Spese per il trasporto della Capitale.** — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato un R. Decreto del 3 mese stesso, preceduto dalla Relazione presentata a S. M. dal Ministro del tesoro, in cui si legge:

I fondi accordati con le leggi 3 febbraio 1871, n. 33, e 6 luglio 1875, n. 2582, per provvedere alle spese inerenti al trasporto della Capitale da Firenze a Roma trovansi già esauriti, mentre sono necessarii alcuni lavori suppletivi per l'ultimazione e il consolidamento delle opere eseguite.

Un progetto di legge verrà presentato al Parlamento, alla prossima sua convocazione, per domandare l'occorrente maggior assegno; ma intanto è indispensabile poter disporre almeno della somma di lire 200,000 per procedere d'urgenza al pagamento di quelli fra gli accennati lavori, il cui eseguimento non fu possibile dilazionare.

Per questi motivi il riferente, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di S. M. un decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di lire 200,000, da inscriversi al capitolo n. 269, *Trasporto della Capitale da Firenze a Roma (Lavori)*, aggiunto allo stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici pel 1878. (Segue il relativo R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 23 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 26 febb. p. p.) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima sedente in Verona, col titolo di *Società Enologica Veronese*, e colla durata d'anni 15 decorrendi dal 15 ottobre 1872, portando il detto capitale dalle L. 150,000 alle L. 225,000, mediante emissione di 750 azioni nuove da lire 100 ciascuna; e con opportuna modificazione dello statuto sociale.

**Concessioni di derivazione d'acqua ed occupazione d'aree.** — Con R. Decreto del 27 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 4 corr.) è concessa facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono sei concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 circond. di Terni, 1 Biella, 1 prov. di Siena, 1 Milano, 1 Caserta); 4 concessioni d'acqua per *irrigazione* od altri usi *agrarii* (1 prov.ª di Genova, 1 Vicenza, 1 Padova, 1 Firenze); 2 concessioni per occupazione di *spiaggia lacuale* (1 provincia di Como, 1 circondario di Lecco).

**Topografia in rilievo delle Alpi Cozie.** — Il signor Luigi Bonazzi, ispettore principale del Movimento delle Ferrovie dell'Alta Italia, manda all'Esposizione di Parigi una topografia in rilievo, della grandezza, in piano, di circa un metro quadrato, rappresentante la regione delle Alpi Cozie, nella quale si è fatto il traforo del Fréjus. Vi si vede la valle della Dora, dai picchi della Punta Rognosa e dalle alture di Cesano ove nasce, sino a Bussoleno; la vallata di Bardonnecchia, ove s'apre il traforo, e quella della Cenisia; e dall'altra parte, lo sbocco del tunnel sopra Modane e l'alta valle dell'Arco: in totale una regione di circa 1,600 chilometri quadrati in planimetria.

All'efficacia del rilievo plastico, eseguito colla guida di oltre a 200 fotografie cavate dal vero, per opera dello stesso signor Bonazzi, da tutti i picchi e da tutte le bassure di quella regione, egli ha aggiunto la magìa del colore, non già a tinte crude e convenzionali, quali si vedono in tutte le topografie plastiche, ma a tinte studiate sopraluogo all'acquerello, e riprodotte sul rilievo con vero talento da artista. Ora con un poco di fantasia, concentrandosi e fissando attraverso delle grosse lenti collocate nei punti di vista più pittoreschi, pare proprio di trovarsi lassù; si monta su pei ghiacciai, si sta sospesi sulle voragini percorse da torrenti nereggianti, e par di sentire il freddo buffo dei venti, che passa sui geli eterni; la linea Susa-Modane ed il traforo del Fréyus si comprendono meglio da questo rilievo che dal vero; e guardando da Bussoleno la valle della Dora, l'illusione è perfetta, e le cime che sovrastanno ad Oulx non sono altrimenti grandiose nella realtà.

Noi crediamo che all'Esposizione di Parigi il lavoro del sig. Bonazzi difficilmente ne troverà altri dello stesso genere che lo eguaglino, nonchè lo superino, tanto è perfetto e sorprendente in ogni più minuto particolare. Sappiamo poi che l'egregio autore vi aggiungerà a corredo una elaborata relazione storica e geografica, italiana e francese, ad uso specialmente dei forestieri, i quali non potranno che ammirare col massimo interesse l'opera meravigliosa del nostro concittadino.

**Nomine e promozioni.** — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato le seguenti disposizioni fatte nel personale dell'Amministrazione del macinato per Decreti Reali e ministeriali del 31 gennaio 1878:

Agostino Antolini e Cesare Zanardelli, ingegneri provinciali di 2ª classe, promossi alla 1ª classe.

Felice Rampini-Boncori, ingegnere provinciale di 3a classe, promosso alla seconda classe;

Antonio Iraz e Serafino Pascali, ingegneri di 1.a classe, nominati ingegneri provinciali di 3.a classe;

Leopoldo Balzani, Achille Deluchi, Achille Beldraghi e Luigi Sergiacomi, ingegneri di 2.a classe, promossi alla 1ª classe;

Marcello Bricoli, Ottavio Lanzavecchia, Emilio Camussi e Davide Porlezza, ingegneri aggiunti di 1.a classe, nominati ingegneri di 2.a classe;

Francesco Sburlati, Luigi Tegani, Michele Levi, Rizzardo Girolamo Rizzardi, Giuseppe Inverardi, Domenico Lupinacci, Andrea Mallegari, ingegneri aggiunti di 2.a classe, promossi alla 1.a classe.

**Servizio telegrafico.** — La *Nazione* ha per telegrafo da Roma, 6:

La Sotto-commissione incaricata di preparare le basi dei lavori della Commissione nominata dal Ministro dei lavori pubblici per lo studio di un progetto di legge intorno al servizio telegrafico, ha posto termine ai suoi lavori.

Appena sia compiuta la stampa della relazione e dei documenti che vi sono annessi, la Commissione riprenderà le sue discussioni.

Intanto ecco i punti fondamentali, che nella relazione anzidetta sono indicati come base agli studii ed alle deliberazioni della Commissione.

*Primo.* Se, riservato in *massima* il monopolio telegrafico a favore dello Stato, questo monopolio si debba limitare:

Sia, accordando ai privati la facoltà di stabilire telegrafi per uso loro particolare;

Sia, autorizzando i segnalamenti fra i bastimenti;

Sia, autorizzando il potere esecutivo a concedere, mediante Decreto Reale, l'esercizio del telegrafo a' Comuni, Corpi morali e privati per loro uso particolare, ed anche per uso pubblico; con quelle norme e guarentigie che valgano a tutelare la sicurezza e la finanza dello Stato.

*Secondo.* Se debbasi proteggere — e con quali sanzioni — il monopolio governativo.

*Terzo.* Se debbasi dichiarare di *pubblica utilità* ogni opera *governativa* o di *concessionarii legalmente autorizzati*, diretta a stabilimento od esercizio di linee telegrafiche; e quali norme prescrivere perchè i lavori non soffrano ritardo per opposizione dei proprietarii: sia che si tratti di espropriazione vera e propria, sia che si tratti d'una servitù che s'impone, o di un diritto menomato da indennizzare.

*Quarto.* Se a tutela delle linee, pel materiale e servizio telegrafico, debbansi fin d'ora adottare le disposizioni già formulate nel progetto del nuovo Codice penale in ordine a questa materia, o modificarle e come.

*Quinto.* Se a tutela del segreto telegrafico, debbansi *sin d'ora* adottare le disposizioni del progetto del nuovo Codice penale in ordine a questa materia, o modificarle e come.

*Sesto.* Se in tempi e condizioni normali, attribuita per legge espressamente la competenza all'Amministrazione telegrafica per il sindacato e l'arresto dei dispacci in causa del loro contenuto, debbasi, in condizioni anormali e straordinarie, in quale misura e per quanto tempo accordare all'Autorità politica l'ingerenza nel segreto telegrafico e il diritto d'arresto dei telegrammi.

*Settimo.* Se, accordato in massima all'Autorità giudiziaria il diritto di *sequestro* dei telegrammi, si debba prescrivere un limite quanto alla *materia* (escludendo i reati politici); e con quali forme l'Autorità giudiziaria potrà ordinare il sequestro dei telegrammi medesimi.

*Ottavo.* Se debbasi per legge dichiarare *la non responsabilità* dell'Amministrazione in dipendenza del servizio telegrafico; ovvero se debbasi *limitare* e sino dove; ovvero se debbasi sottoporre l'Amministrazione telegrafica al *diritto comune*.

*Nono.* Disposizioni transitorie.

**Ufficii telegrafici.** — Il 1° corr. in Bovolenta (prov. di Padova) e in S. Giovanni in Croce (prov. di Cremona), ed il 3 in Bolsena (prov. di Roma), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 1° corr. è stato pure aperto al pubblico servizio l'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Frassia (provincia di Cosenza).

**Telegrafia internazionale.** – L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, informa che l'Amministrazione serba ha annunziato che la corrispondenza internazionale è attivata, per la via di Serbia, cogli Ufficii dell'esercito russo nel territorio ottomano, senza responsabilità pel ritardo dei telegrammi.

A queste corrispondenze si applicano provvisoriamente le tasse stabilite per la Turchia d'Europa, via di Serbia.

Il detto Ufficio internazionale annunzia inoltre che le vie di Gradiska (Austria) e di Vallona, le quali erano interrotte a Kechan, sono ristabilite e riaperte alle corrispondenze con Costantinopoli e colla Turchia d'Asia. Per le località della Turchia europea, eccettuato Costantinopoli, i telegrammi continuano ad accettarsi per le suddette vie, a rischio e pericolo dei mittenti.

— Si fa pure noto che, essendo ristabilito il cavo fra Bahia e Rio-Janeiro, i telegrammi per Rio Janeiro ed oltre riprendono il loro istradamento normale.

**Esperienze telefoniche.** — Scrivono da Wasselonne al *Journal d'Alsace*:

Un Ufficio telegrafico munito di telefono è stato aperto il 1° marzo a Marlenheim, località distante tre chilometri e mezzo da Wasselonne. L'Ufficio del telefono è riunito all'Ufficio della posta, e l'apparecchio, mediante il quale Marlenheim può corrispondere con Wasselonne, funziona tanto bene che, non solo si odono chiaramente e distintamente le parole, ma si può pure riconoscere le persone al suono della voce.

Le esperienze fatte per trasmettere dei pezzi di musica vocale ed istrumentale ebbero un successo sorprendente: il canto fu udito benissimo, ed i pezzi eseguiti da un *garigliore,* nonchè i suoni di un flauto furono trasmessi con la massima esattezza e precisione.

— Leggiamo pure nel *Journal des Débats* del 3, che il telefono è stato adoperato utilmente dall'esercito russo per lo scambio di comunicazioni rapide con gli avamposti, e si constatò che nè la pioggia, nè la neve impedivano al telefono di funzionare. Il solo ostacolo reale alla regolarità della trasmissione fu il rumore che si può produrre in vicinanza dei cornetti acustici, ma è facile il menomare questo inconveniente coprendosi il capo con un cappuccio.

**Lancia-torpedini per l'Italia** — La Marina italiana va tuttogiorno arricchendosi di quanto la scienza crea. Un nuovo battello lancia-torpedini, acquistato per conto della nostra Marina, venne testè provato sul Tamigi da apposita Commissione, colà inviata. Questo battello deve completare l'armamento del *Duilio.*

Le prove diedero splendidi risultati. La velocità di questo battello è sorprendente: le sue forme sottili fanno sì che esso tagli l'acqua in modo da sollevarne ben poca da prua, mentre solo da lato arrivano in coverta spruzzi insignificanti.

La velocità massima raggiunta dal bastimento nelle diverse corse sul miglio misurato, facendo la media delle due corse di andata e di ritorno, è stata di nodi 18.37. Il numero dei giri della macchina si è mantenuto fra i 380 e i 385 al minuto; la pressione del vapore sulla caldaia ha oscillato tra le 120 e le 125 libbre; il vuoto nel condensatore si è conservato tra i 24 e i 25 pollici. La macchina ha funzionato sempre benissimo, e non si è osservato nessun riscaldamento nei suoi organi.

**Le contro-torpedini.** — Leggiamo nel *Daily News:* Lo spettacolo più interessante per i membri del Parlamento, nella loro recente visita a Portsmouth, fu certamente quello delle contromine navali. Sinora abbiamo considerato le torpedini come un'arma, agli attacchi della quale i poveri marini non avevano quasi nessuna difesa da opporre, e quindi l'effetto demoralizzante, che essa produceva, riusciva altrettanto dannoso, quanto l'effetto stesso dell'esplosione. Ultimamente però, a misura che si è conosciuta meglio la natura di queste « macchine infernali », il nostro terrore è andato diminuendo, ed abbiamo escogitato parecchi mezzi per neutralizzare gli spaventevoli effetti di queste mine subacquee.

Quello delle contromine è il più semplice ed efficace. La maggior parte delle torpedini sono caricate a dinamite, una sostanza potentemente esplosiva, a cui si dà fuoco, non colla scintilla, ma colla detonazione, ossia per vibrazione. Invero, la dinamite è così sensibile alla vibrazione, che, mettendo vicine due torpedini cariche di quella sostanza, l'esplosione di una basta a far esplodere l'altra.

Questo fatto fu scoperto, se non andiamo errati, da alcuni ufficiali della marina danese, i quali, facendo esperimenti di questo genere, trovarono che una torpedine con 150 libbre di dinamite, immersa a dieci piedi d'acqua e fatta esplodere, determina l'esplosione di altre torpedini affondate a 300 piedi.

L'acqua trasmette le vibrazioni da una torpedine all'altra.

Su questo fatto poggia il principio delle contromine navali. Una nave, che s'avvicina a luoghi difesi da torpedini manda innanzi una lancia, avente a bordo delle cariche di dinamite. Ogni due o trecento metri, la lancia butta in acqua una di queste cariche, e, ritiratasi a sicura distanza, vi dà fuoco; con tal mezzo, una larga zona di acqua resta liberata dai temuti arnesi distruttivi, e la nave può avanzare sicura, sebbene lentamente, verso una spiaggia nemica, per quanto questa sia sparsa di torpedini

Un'altra sorpresa attendeva i nostri legislatori nella visita accennata; perchè la lancia, che portava le contromine, virava e manovrava unicamente per effetto dell'elettricità, non essendovi a bordo un sol marinaio.

Per tal modo, si ebbe l'opportunità di assistere, nella medesima occasione, ad esperimenti di contro-torpedini ed alla novità di una lancia a vapore navigante sotto la guida di fili elettrici.

**Miniere carbonifere nel Belgio.** — Durante gli anni trascorsi dal 1867 al 1876, scrive *La Meuse*, delle 172 miniere di carbon fossile esercite nel Belgio, 110 realizzarono un annuo guadagno di 28,638,960 franchi, mentre le altre 62 chiudevano il loro bilancio con una perdita totale di 5,243,010 franchi. Da ciò risulta pertanto che, presa nel suo insieme, l'industria carbonifera, annualmente, guadagnò in media 23,395,920 franchi. Durante lo stesso periodo, la popolazione media delle miniere fu di 99,460 operaj minatori, il cui salario ammontò alla complessiva somma di 101,179,346 franchi: lo che equivale a dire che, in media, ogni operaio guadagnò annualmente 1017 franchi.

Per ottenere una tale produzione ed occupare tutta quella popolazione operaia, vi erano 439 località di estrazione, che, avendo costato almeno un milione di franchi per località, rappresentavano l'enorme somma di 439 milioni di franchi, che annualmente fruttò, in media, soltanto il 5.05 per cento.

Se poi si limitano questi calcoli al periodo quinquennale trascorso dal 1868 al 1872, si troverà che l'interesse medio fu soltanto del 4 per cento cioè superiore dell'uno per cento a quello del 3 per cento, che era stato realizzato dal 1861 al 1870, periodo decennale che si può considerare come normale.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si fece poco o nulla nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 349 al 347; le Obbligazioni stazionarie sul 248.50; i Bons sul 570 — Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 246.50; quelle della serie B, sul 243.50 — Le Pontebbane sul 379 — L'Alta Italia si tenne a 261 — Le Vittorio Emanuele a 260 e 261.50.

A Parigi, le Lombarde languide tra il 165 al 163; le Obbligazioni relativo tra il 237 al 238; le Vittorio Emanuele tra il 240 al 243.

Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero a 75 e 76; le Obbligazioni a 258 e 260

## CONVOCAZIONI

**Società ferro vuoto Cambiaggio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 20 corrente in Milano, sede sociale (porta Genova, 102), per la nomina del Consiglio di vigilanza e del Gerente dimissionario, e relative deliberazioni, nonchè per deliberare sulla eventuale liquidazione della Società.

**Banca agricola ipotecaria** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corr. in Napoli, sede sociale (strada Imbriani, 32), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'azienda 1877, per approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri.

**Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Roma, sede sociale (via Torre Argentina, 21), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio 1877 e deliberazione sugli interessi delle Azioni sociali, per la nomina dei revisori pel 1878, e per comunicazioni diverse.

**Cartiera Italiana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (via dell'Opedale, 28), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1878.

**Società dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Bergamo, sede so-

ciale, per udire la relazione del Consiglio dei revisori sul bilancio 1877, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1878.

**Strada ferrata di Pinerolo** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 2 aprile p. v. in Torino presso la Ditta Giuseppe Malan e Comp. (via Carlo Alberto, 9), per udire la relazione del Presidente, per l'esame dei conti, per concessione di sussidio alla ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, e per la nomina di consiglieri uscenti.

**Società Anglo-Romana per la illuminazione a gaz di Roma** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 3 aprile p. v. in Roma (Camera di commercio, piazza Aracoeli, 11), per udire il rapporto del Gerente sull'esercizio 1877 e quello del Consiglio di sorveglianza, e per deliberare sul bilancio e dividendo 1877.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca Veneta di depositi e conti correnti** — Dal 4 corrente, presso le sedi della Banca in Padova e Venezia, e presso la Banca Lombarda di depositi e conti correnti, si pagano agli azionisti L. 40 per azione, a saldo dividendo 1877.

**Banca Lombarda di depositi e conti correnti** — Dal 7 corrente, presso la sede della Banca in Milano, si pagano agli azionisti L. 17.50 per azione per interessi del secondo semestre e dividendo 1877.

# Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso la Deputazione provinciale di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento e sistemazione dei locali del Liceo ginnasiale e Convitto nazionale d'Aquila, per il presunto importo di L. 235,000. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 7800 in numerario; cauzione definitiva L. 23,500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada Valnerina, da quella di Montefranco a Ferentillo, della lunghezza di m. 4511.17, per il presunto importo di L. 74,000.88. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito L. 7400 in denaro o rendita D. P., oltre L. 2500 per le spese.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Appia, tronco II, in diminuzione dell'annuo canone di L. 16,768.11, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 21 corrente, presso la suddetta Deputazione provinciale, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sassennale manutenzione della strada consorziale Pedimontana dalla Maremmana inferiore presso Galliano alla Casilina sotto Valmontone, in diminuzione dell'annuo canone di 4520.61, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 detto mese, presso la Deputazione medesima, si terrà una seconda asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione sessennale della strada provinciale Toscanese-Cornetana, tronco II, dal Fosso dell'Infernetto a Toscanella, per l'annuo canone di L. 6500. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito L. 700 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva altre L. 650 id. o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale da Sant'Agata all'incontro della nazionale Termini-Taormina presso Cesarò, della lunghezza di m. 5157.82, per la presunta somma di L. 119,572. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5600; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Arezzo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Marecchia, della lunghezza di m. 9753.59 per la presunta somma di L. 195,081.77. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 20,000 idem o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due magazzini per ricovero di materiale d'artiglieria in Spezia, per l'importo di L. 185,000. Lavori da eseguire entro 350 giorni. Deposito L. 18,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Castel del Rio (provincia di Ravenna), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Belvedere, dalla provinciale sul ponte di Magnola alla Terra di Giugnola, della lunghezza di m. 9516.65, per la presunta somma di L. 44,394.84. Lavori da eseguire entro 12 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale, mediante fideiussore solidale in aggiunta.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada provinciale Marsico-Vestina, da Celano all'incontro della nuova strada nazionale Marsicana, della lunghezza di m. 4200, per il presunto importo di L. 16,767.45 al chilometro, cioè in complesso per L. 70,423.30. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1500 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento del porto, per il presunto importo di L. 2,991,725.53. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 100,000 in contanti o rendita D. P., oltre L. 1000 in contanti per le spese; cauzione definitiva L. 300,000 idem.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 9ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3493 | 3441 | 52 | » |
| Media. . . . . . . . . | » | 3432 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 616,356.45 | 641,362.65 | » | 25,006.20 |
| Merci a grande velocità . . | 196,464.85 | 172,250.10 | 24,214.75 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 774,815.38 | 834,769.20 | » | 59,953.82 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,587,636.68 | 1,648,381.95 | » | 60,745.27 |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,946.15 | 13,807.31 | » | 861.16 |
| Totale della settimana. . . | 1,600,582.83 | 1,662,189.26 | » | 61,606.43 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 4 *marzo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 5,504.695.05 | 5,343,489.25 | 161,205.80 | » |
| Merci a grande velocità . . | 1,692,694.20 | 1,652,206.05 | 40,488.15 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 6,788,760.89 | 6,918,735.58 | » | 129,974.69 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 13,986,150.14 | 13,914,480.88 | 71,719.26 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 108,144.70 | 112,098.35 | » | 3,953.65 |
| Totali . . . . . . . . . | 14,094,294.84 | 14,026,529.23 | 67,765.61 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto del 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 9ª settimana . | 454.52 | 479.04 | — 24.52 | — 5.12 |
| Prodotti totali . | 4,004.05 | 4,054.32 | — 50.27 | — 1.24 |

## Strade Ferrate Meridionali

5ª Settimana. — *Dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 284,420.65 | 196.69 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 492,721.31 | 340.74 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 208,300.66 | —144.05 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 1.707,361.88 | 1,180.75 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 2,097,415.44 | 1,450.49 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 390,053.56 | —269.74 |
| **RETE CALABRO-SICULA** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 134,096.39 | 117.73 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 146,329.68 | 135.99 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | — 12,233.29 | — 18.26 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 637,617.66 | 559.80 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 680,076.81 | 632.04 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | — 42,459.15 | — 72.24 |

## Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 484,523.71 | 15,348.77 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 526,686.33 | 16,684.15 (a) |
| Differenza { in più . . . | — | — | |
| Differenza { in meno . . . | — | 42,162.62 | 1,335.38 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 10.bre 1877 . | 1,646 | 26,448,172.89 | 16,428.21 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 26,604,644.44 | 16,574.73 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 156,471.55 | 146.52 |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO | | LINEA TREVISO-VICEN. | | LINEA PADOVA-BASS. | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | quantità | importo |
| Viaggiatori..... | 10666 | 12,650.62 | 16430 | 26,325.73 | 13120 | 23,449.80 |
| Bagagli e cani. | 409 | 205.00 | 509 | 666.91 | 390 | 360.31 |
| Merci a G.V. .. | 809 | 822.14 | 375 | 279.16 | 275 | 148.39 |
| Merci a P.V. .. | 1296 | 7,269.35 | » | » | » | » |
| Introiti diversi. | » | 315.84 | » | 51.89 | » | 36.12 |
| Totale L. | 13180 | 21,262.95 | 17314 | 27,323.69 | 13785 | 23,994.62 |

# ANNUNZI

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si avvertono i Portatori delle Obbligazioni Serie A, che dal 15 marzo prossimo potranno presentare dalle ore 11 antim. alle una pom. alla Direzione della Società in Firenze, via Renaj N. 17, i loro titoli per esser muniti delle nuove Cedole *(coupons)*.

Le Obbligazioni saranno restituite nei giorni che saranno indicati ai Portatori dalle 1 alle 3 pomeridiane.

Firenze, 26 febbraio 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

## *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° aprile p. v., alle ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffizi centrali della Società, situati in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la 19ª serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio p. v., e ciò a mente degli articoli 22 dello Statuto sociale e 39 del Regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

*Roma*, 8 *marzo* 1878.

---

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

## *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Il Consiglio di amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale ordinaria per il giorno 13 del prossimo mese di aprile, all'ora una pomeridiana, negli Ufficii della Società in Roma, via dei Due Macelli, num. 78 e 79.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di 30 azioni, i quali ne avranno fatto deposito dieci giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno avere depositate le loro azioni, non più tardi delle ore tre pomeridiane del giorno 3 del futuro mese di aprile, presso i seguenti stabilimenti:

| | | |
|---|---|---|
| In *Roma*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano; | | |
| » *Firenze*, | id. | id. |
| » *Genova*, | id. | id. |
| » *Torino*, | id. | id. |
| » *Napoli*, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia; | | |
| » *Palermo*, | id. | id. |
| » *Milano*, | id. | id. |
| » *Venezia*, | id. | id. |
| » *Bologna*, | id. | id. |
| » *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.ª, Rue Chateaudun, 58; | | |
| » *Londra*, presso i signori Stern Brothers; | | |
| » *Francoforte s/M*, presso i signori Jacob S. H. Stern; | | |
| » *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.ª; | | |
| » *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.ª | | |

### Ordine del Giorno:

1° Relazione del Consiglio.

2° Presentazione del bilancio per l'esercizio 1877, ai termini dell'articolo 45 dello statuto sociale e relative deliberazioni.

3° Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, ai termini dell'articolo 26 dello statuto stesso.

*Roma*, 8 *marzo* 1878.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 20 Marzo 1878 N.° 12.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Il valico ferroviario dell'Appennino — Le ferrovie secondarie in Francia — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## IL VALICO FERROVIARIO DELL'APPENNINO

Da lungo tempo si agita, specialmente in Toscana, la questione relativa ad un nuovo valico ferroviario dell'Appennino tra la Porretta e Fossato; ed anche nel precedente nostro numero abbiamo riferito una recente deliberazione di un'Associazione forlivese, ed in questo numero stesso rechiamo altri ragguagli (V. *Notizie ferroviarie italiane*) contro la scelta della linea Faenza-Firenze in confronto della Forlì-Arezzo, fatta dalla Commissione governativa incaricata dell'esame dei varii progetti relativi al suddetto valico.

Le ragioni di questa scelta vennero sommariamente accennate in un punto della Relazione ministeriale sulle Convenzioni ferroviarie, che abbiamo riferito nel nostro numero del 6 marzo p. p. Crediamo però opportuno estrarre ora dagli Allegati tecnici delle Convenzioni medesime il testo della *Relazione della Commissione per la scelta d'un nuovo valico ferroviario dell'Appennino tra quelli di Porretta e Fossato*, come uno studio tecnico importante, che merita d'esser conosciuto e ponderato per le future discussioni e deliberazioni del Parlamento.

La detta Commissione era composta, com'è noto, degli on. Imperatori, Borgnini, Passerini, Fabris e Lanino; e la elaborata sua Relazione, che porta la data del 10 novembre 1877, è del tenore seguente:

Con decreto del 23 agosto corrente anno, il Ministero dei lavori pubblici chiamava i sottoscritti a costituirsi in Commissione per esaminare e riferire quale dei progetti esistenti per un nuovo valico ferroviario dell'Appennino, intermedio a quelli di Porretta e Fossato, meriti, nelle attuali condizioni, di essere preferito sotto i riguardi tecnici, economici e commerciali.

Siffatta questione è da lungo tempo oggetto delle preoccupazioni del Governo, ed è stata già esaminata da altra Commissione, la quale rese conto dei suoi studii con Relazione del 28 luglio 1870.

Ma a quell'epoca, Roma non apparteneva al Regno d'Italia; ed il trasporto della Capitale, avvenuto poco dopo, avendo avuto per effetto di spostare uno degli obbiettivi principali ai quali la rete ferroviaria deve coordinarsi, il Ministero trovò necessario che i progetti, studiati pel nuovo valico dell'Appennino, fossero ripresi ad esame, e confrontati tra loro sotto un punto di vista conforme alle mutate condizioni del paese.

La presente Commissione fu sollecita nel riunirsi e prendere cognizione dei dieci progetti che le vennero comunicati, i quali sono i seguenti:

1° Progetto. — *Firenze-Imola*, compilato dall'ing. cav. Tarducci, e presentato dal Comitato promotore di quella linea in sostituzione del progetto *Pontassieve-Imola*, già esaminato dalla Commissione del 1870.

2° Progetto. — *Pontassieve-Faenza*, lo stesso già esaminato dalla Commissione del 1870.

3° Progetto. — *Pontassieve-Forlì*, lo stesso già esaminato come sopra.

4° Progetto. — *Arezzo-Forlì*, compilato dall'ing. Mercanti e promosso dal Comitato di Forlì a preferenza del precedente.

5° Progetto. — *Arezzo-Cesena*, compilato dall'ing. Coletti in sostituzione del progetto Scarabelli, esaminato dalla Commissione del 1870.

6° Progetto. — *Arezzo-Rimini*, già esaminato dalla Commissione del 1870.

7° Progetto. — *Arezzo-Fano*, presentato dall'ing. Peyron alla Commissione del 1870, ed ora accompagnato da una proposta di variante studiata dal comm. Morandini, nello scopo di abbreviare la galleria d'Appennino.

8° Progetto. — *Arezzo-Fossato*, già esaminato nel 1870. Il

Comitato promotore propone ora di farlo partire da Terontola, invece che da Arezzo.

9° Progetto. — *Perugia-Cesena.* È questo un progetto del comm. Monti, limitato per ora tra Bagno di Romagna e Pierantonio, sotto Umbertite in Umbria.

10° Progetto. — *Fossato-Fano*, redatto dall'ing. Francolini.

Come apparisce da questo elenco, 6 dei progetti, cioè quelli corrispondenti ai numeri 2, 3, 5, 6, 7 e 8 non sono che o semplici riproduzioni dei progetti anteriori, o varianti che non ne alterano l'andamento generale; uno poi, cioè quello da Firenze ad Imola, costituisce invece una deviazione parziale dell'andamento medesimo; e gli altri tre, cioè l'Arezzo-Forlì, il Perugia-Cesena ed il Fossato-Fano, sono progetti nuovi, tendenti appunto a quell'obbiettivo di cui ci dobbiamo ora principalmente occupare.

La Commissione del 1870 distinse i progetti da lei esaminati in due gruppi; cioè progetti che hanno il punto di partenza comune in Pontassieve, e interessano le relazioni tra Toscana e Romagna, rappresentate insomma dall'itinerario Ravenna-Firenze-Livorno; e progetti aventi comune la partenza da Arezzo, che servono alle relazioni tra la Toscana e le Marche, rappresentate dall'itinerario Ancona-Firenze-Livorno.

La prelodata Commissione dimostrò come nel primo gruppo la linea preferibile sia la Pontassieve-Faenza, e nel secondo quella da Arezzo a Fano; poi, paragonando queste due linee tra loro, osservò che la Pontassieve-Faenza soddisfa ottimamente agli interessi tosco-romagnoli, e soddisfa pure a quelli tosco-marchegiani, quasi al pari della linea Arezzo-Fano; mentre questa soddisfa soltanto all'intento di abbreviare la distanza da Ancona a Livorno, e per nulla allo scopo di abbreviare quella tra Livorno e Ravenna; e da ciò ne dedusse che, fra tutte le linee esaminate, la preferenza spettasse infine alla Pontassieve-Faenza.

In presenza di tali fatti, la Commissione riferente ha in primo luogo considerato che, consistendo il suo mandato nel rivedere gli studii anteriori sotto il punto di vista dell'avvenuto trasporto della Capitale, se l'Arezzo-Fano non riuscì meritevole di preferenza sotto l'aspetto dal quale la questione era studiata nel 1870, molto meno lo può diventare presentemente, avendo una direzione affatto divergente dall'obbiettivo della Capitale; e perciò concluse di poter senz'altro eliminare questa linea dall'attuale concorso. Eliminabile per la stessa ragione sarà pure l'Arezzo-Fossato, ovvero Terontola-Fossato: e per esserne convinti, basta osservare la sua giacitura sulla carta geografica.

In secondo luogo, la Commissione ha osservato che fra i servizii, cui la nuova linea dovrà soddisfare, vi è quello dei trasporti militari, nel caso di dovere operare un rapido concentramento nelle valle del Po delle truppe scaglionate nell'Italia peninsulare: servizio che le ferrovie esistenti non possono prestare colla speditezza desiderabile per la difesa nazionale, e dal quale perciò dipende principalmente il grado d'urgenza che alla linea nuova si attribuisce. Non è nel mandato, e non può essere di competenza della Commissione di giudicare della direzione che, sotto tale aspetto, meglio conviene alla nuova ferrovia; ma, esaminando le relazioni ufficiali degli studii stati fatti su tale materia, questo a lei parve di potere ritenere come cosa fuori dubbio, che cioè la nuova ferrovia debba innestarsi all'Adriatico a nord di Rimini, per stare al riparo dai guasti che le potrebbero provenire, in caso di guerra, dalla flotta nemica. Una tale condizione alla Commissione parve tanto concordemente ammessa dai militari più autorevoli, così evidente per sè stessa, che essa ha creduto di potere senz'altro eliminare tutti i progetti i quali fanno capo a sud di Cesena; e così, mentre si confermava nell'opinione di abbandonare definitivamente il progetto Arezzo-Fano, s'induceva ad abbandonare quello da Arezzo a Rimini (le cui condizioni furono di più riconosciute molto difficili, sotto l'aspetto tecnico, dalla Commissione del 1870), e quello nuovo da Fano a Fossato.

In terzo luogo, la Commissione ha considerato che riuscirebbe del pari inutile il riprendere oggidì ad esame la linea da Pontassieve a Forlì; dappoichè, rispetto alle sue condizioni tecniche e all'obbiettivo di Firenze, fu già giudicata nel 1870 meno favorevole di quella per Faenza; e rispetto all'obbiettivo di Roma, basta osservarne la giacitura geografica per scorgerla meno favorevole della faentina, e molto meno della nuova proposta dallo stesso Comitato di Forlì per Arezzo.

Guidata da queste considerazioni, la Commissione ha potuto restringere così il programma dei suoi studii a cinque progetti soli, e sono quelli corrispondenti ai numeri 1, 2, 4, 5 e 9 dell'elenco sopra esposto. Dopo ciò, essa si recò a visitare le località percorse dalle cinque linee che rimangono in quistione, ed ora rassegna nella presente Relazione i risultati degli studii ai quali si è applicata.

Esporremo in prima le condizioni di ciascuna linea in particolare, poscia le conseguenze che emergono dal confronto di queste condizioni, tanto sotto l'aspetto tecnico-economico, che sotto l'aspetto commerciale. Le linee, che la Commissione ha studiate sui luoghi, sono distinte sulle carte allegate con tinta rossa; quelle eliminate con tinta gialla.

### Firenze-Imola.

Il progetto Firenze-Imola, studiato dal cav. Tarducci, ha il doppio vantaggio: di meglio precisare le condizioni del tratto comune col progetto precedente, e di fare conoscere quelle dell'attraversata dal Sieve all'importante centro di Firenze, il che può interessare anche altra delle linee in concorso, come si vedrà a suo luogo.

Movendo da Firenze, la linea Tarducci sale la valle del Mugnone sino sotto Sant'Andrea a Sveglia; ripiega quindi mediante una galleria lunga un chilometro, verso San Lorenzo a Basciano; e sviluppandosi sulle falde di Mont'Orsoli, passa nel vallone di Terzolle; nel quale, all'altezza di 331 metri sul mare, entra in sotterraneo per attraversare le alture di Pratolino e sboccare nella valle del Carza, con cui discende a San Pietro a Sieve. La lunghezza della galleria di Pratolino riesce di tre chilometri e mezzo; l'escavazione ne può essere sussidiata da pozzi profondi da 100 a 200 metri.

Passato il fiume Sieve presso S. Pietro, dove ha 200 metri di quota sopramarina, la linea si svolge sulle pendici di Scarperia e S. Agata; e valicando il vallone di Tavajano con un viadotto lungo 280 metri e 40 metri alto, poi il successivo colle dell'Apparita con una galleria di 870 metri, si dirige verso la giogaia dell'Appennino, che attraversa tra la Futa e Monte Guerrino in tunnel di 5565 metri; l'imbocco ne è situato presso la fattoria di Panna nel vallone di Forcella, e lo sbocco a sponda destra del fiume Santerno a circa 5 chilometri a monte di Firenzuola, con altezza di metri 496 sul mare. Da questo punto la linea segue la valle del Santerno fino ad Imola.

La perforazione della grande galleria, per circa un chilometro e mezzo dall'una e dall'altra parte, può procedere col mezzo di pozzi della profondità da 50 a 200 metri; ma il nucleo intermedio, che è di 2,600 metri circa, rimane cieco.

In quanto a condizioni di terreno, questa galleria sembra paragonabile a quella di Pracchia. In questa galleria, lunga 2,900 metri, l'apertura d'un pozzo a profondità di 223 metri richiese cinque anni, e l'avanzamento medio delle bocche fu di 170 metri all'anno. Ma il chiarissimo geologo commendatore Giordano (come rilevasi dal suo rapporto del 1870) ritiene che, per la linea d'Imola e per tutte quelle ora in questione, le difficoltà per infiltrazioni d'acqua saranno molto minori.

Calcolando quindi su dati più favorevoli, la Commissione ritiene che la perforazione della galleria progettata dal cavaliere Tarducci richieda 8 anni e mezzo di tempo. La valle del Santerno è in buona parte ristretta e tortuosa, e principalmente tra Firenzuola e Fontana ha carattere alquanto alpestre. La traccia attraversa il fiume 19 volte con viadotti e ponti di considerevole altezza. Occorrono inoltre in questa valle altri due viadotti e 20 ponti sui valloni confluenti, e 15 gallerie, di cui una di metri 750 di lunghezza, e le altre minori di 400 metri.

Da centro a centro delle Stazioni estreme, la lunghezza della ferrovia è di metri 101,384, e di metri 99,684 tra i punti di distacco delle linee esistenti. L'andamento della traccia è assai regolare: la parte curvilinea è meno di un terzo del totale; un solo raggio di curvatura discende sotto i metri 400. Il punto culminante della ferrovia è il più depresso fra quelli delle linee in questione, per cui la Commissione non dubita di elevarlo alla quota 545, come si spiegherà in appresso. É però da notare che in questa linea i culmini sono due, disgiunti dalla conca del Mugello, e che le due altezze danno insieme 607 metri di salita montuosa.

Le pendenze del progetto non superano il 16 per mille; ma questo limite domina da Firenze sino a Borgo Tossignano, cioè su quasi l'intera linea. Esso di più è applicato per tratti continui di lunghezza sino a 12 chilometri, e mantenuto anche nella lunga galleria di Pratolino, il che rende la trazione difficile tanto quanto la pendenza del 21 per mille fuori galleria.

Percorrendo il tracciato, la Commissione ebbe ad osservare tre punti, nei quali il terreno apparisce alquanto infido. Il primo, meno importante, s' incontra all' imbocco ovest della galleria di Pratolino, il secondo al colle dell'Apparita, il terzo nel tratto di valle del Santerno, tra lo sbocco della grande galleria e Firenzuola.

In questo ultimo tratto, si ritiene conveniente di modificare il tracciato nel senso di tenere a Firenzuola la linea più bassa che non è in progetto, per poterla situare più vicina al fiume nel condurla alla galleria. Questo abbassamento permetterà di ridurre al 12 o 13 per mille le pendenze nel percorso della valle inferiore del Santerno; richiederà per contro di elevarla al 20 o 22 nell'accesso alla galleria. Una volta introdotta questa pendenza nel sistema altimetrico della linea, la si potrà applicare sul versante opposto. Essa renderà possibile di abbreviare la grande galleria, elevandone l'imbocco di Panna sopra il terreno detritico e marnoso del vallone, e più agevole la traversata dell'Apparita e del Tavajano. La si applicherà pure alla salita di Pratolino per interrompere la uniformità della pendenza con qualche pianoro e per elevare l'imbocco ovest della seconda galleria. Da questo punto sino a presso Scarperia, converrebbe studiare di contenere le pendenze sotto il 13 per mille.

Con siffatta distribuzione di pendenze, si avrebbero dunque pendenze ordinarie su tutta la linea non eccedenti il 13 per mille; e due tratti col 20 o 22, uno di 16 chilometri circa tra Firenze e Pratolino, l'altro di 26 circa da presso Scarperia a Firenzuola, diviso in due rami, uno ascendente, l'altro discendente.

Con queste modificazioni, le condizioni di stabilità della linea potranno riescire interamente soddisfacenti, e le condizioni del servizio di trazione facilitate. Desse però non alterano sensibilmente le condizioni complessive della costruzione, e perciò la stima della spesa può farsi egualmente in base al progetto del cavaliere Tarducci. La distinta perizia dell'egregio suo autore, in fatto di costruzioni ferroviarie, è per sè stessa una garanzia dell'attendibilità del calcolo di spesa che egli produsse in accompagnamento del progetto; il calcolo della Commissione non ne differisce sensibilmente nella parte della costruzione: fu aumentata la somma relativa al materiale mobile e gli attrezzi di servizio, che la Commissione valuta per tutte le linee in ragione di lire 23 mila al chilometro.

Ciò premesso, il costo della linea Firenze-Imola sarà il seguente:

| | |
|---|---|
| 1° Costruzione delle due grandi gallerie . L. | 14,000,000 |
| 2° Costruzione del tronco Firenze e Firenzuola, all'infuori delle dette due gallerie, chilometri 51 a lire 300,000 caduno . . . . . » | 15,300,000 |
| 3° Costruzione del tronco Firenzuola e Borgo Tossignano, chilometri 27 a lire 500,000 . . » | 13,500,000 |
| 4° Costruzione da Borgo Tossignano ad Imola, chilometri 14 a lire 100,000 . . . . . . » | 1,400,000 |
| 5° Materiale fisso per armamento ed accessorii » | 3,700,000 |
| 6° Ampliamento delle Stazioni di Firenze ed Imola . . . . . . . . . . . . . . . » | 600,000 |
| 7° Materiale rotante ed attrezzi di servizio » | 2,323,000 |
| 8° Spese generali . . . . . . . . . . » | 2,977,000 |
| Totale (esclusi gl'interessi) . . . . . | L. 53,800,000 |

**Pontassieve-Faenza.**

Le condizioni orografiche e geologiche della linea Pontassieve-Faenza sono favorevoli più di quelle della precedente, e più di quelle di tutte le altre linee di cui avremo a discorrere.

Questa linea ha una sola giogaia da attraversare, raggiungendo essa l'Arno a Pontassieve invece che a Firenze, e l'attraversa secondo il progetto, mediante un *tunnel* di 3350 metri di lunghezza a 581 metri di altezza sul mare. Aprendo pozzi di 200 metri di profondità, il massimo nucleo cieco riesce di 1300 metri; per cui, calcolando sulle stesse basi della linea Firenze-Imola, questa la si deve ritenere perforabile in 5 anni e mezzo. Entrambi i fianchi del monte presentano valloni e pendici opportune per sviluppare le discese, onde raggiungere dalla parte di ponente il *thalweg* del Sieve presso Borgo S. Lorenzo alla quota sopramarina di metri 198, e dalla parte di levante la media valle del Lamone presso Marradi a quota 330. Le due discese hanno luogo colla pendenza del 25 per mille, ripartita e limitata in quei modi che ne rendono meno onerosa l'applicazione, come si vedrà in seguito.

La valle del Sieve e quella del Lamone, inferiormente a

Marradi, sono entrambi abbastanza aperte e regolari, e percorribili con pendenze non maggiori del 9 per mille la prima e del 12 la seconda; talchè le difficoltà di esercizio si limitano al tratto di 28 chilometri tra Borgo San Lorenzo e Marradi, e quelle di costruzione al tratto di 19 chilometri compreso tra Marradi e Ronta.

La lunghezza della linea tra i centri delle Stazioni estreme riesce di chilometri 93 1[2; le curve in progetto sono tracciate tutte con raggi non minori di 400 metri.

I terreni incontrati dalla ferrovia sono, come già ebbe a dichiarare l'ispettore Giordano, ottimi e sicuri. Un punto solo fa eccezione, e lo si trova inferiormente a Dicomano, a 12 chilometri da Pontassieve; lo si può però scansare intieramente, modificando il tracciato, cambiando la posizione dei due ponti sul Sieve, e praticando, ove occorresse, un breve traforo a sponda destra del fiume.

Alcune altre modificazioni al progetto la Commissione riferente ebbe, nella visita locale, a ravvisare opportune, e di tutte è tenuto conto nel calcolo della spesa.

Così sarà opportuno di riunire al grande traforo la piccola galleria, che succede al suo sbocco verso ponente: la galleria di sommità riuscirà allora in tutto di metri 3700; per questo prolungamento però si possono praticare cunicoli trasversali. Sarà conveniente pure di alzare di alcuni metri l'imbocco est della medesima, e di raddolcire la pendenza nella galleria a sinistra dell'Elsa.

Altro miglioramento indispensabile sarà poi quello d'intercalare tra Ronta e Marradi due pianori per lo scambio dei treni ascendenti e discendenti: uno presso l'imbocco ovest della galleria principale, l'altro presso il vallone di Masara, disposti in modo da permettere la sosta di tre treni, di 180 metri di sviluppo ciascuno, e l'arresto di quelli in discesa. Per introdurre queste modificazioni d'altimetria, si potrà ridurre l'orizzontale di Marradi ed anche quella di Borgo San Lorenzo, che sono lunghe oltre il necessario, ed acquistare anche qualche poco di sviluppo nel vallone dell'Elsa.

Pel servizio delle località converrà aggiungere due Stazioni, una a Gattara sul Lamone, l'altra a Rufina sul Sieve; quest'ultima è pure opportuna rispetto al servizio generale, dividendo il troppo lungo intervallo tra le Stazioni di Pontassieve e Dicomano. Sarebbe desiderabile pure d'avvicinare la Stazione di Borgo San Lorenzo all'abitato.

Le altre modificazioni che possono occorrere, non è il caso di accennarle ora, inquantochè le località permettono di praticarle senza alterare, anzi migliorando le condizioni economiche della costruzione.

La spesa occorrente per la linea Pontassieve-Faenza sarà la seguente:

| | |
|---|---|
| 1° Costruzione della grande galleria . . . | L. 6,200,000 |
| 2° id. di 17 chilometri di linea montuosa a lire 580,000 . . . . . . . . . | » 9,860,000 |
| 3° Costruzione di 73 chilometri nelle valli di Sieve e Lamone a lire 170,000 . . . . | » 12,410,000 |
| 4° Provvista di materiale fisso per armamento ed accessorii . . . . . . . . . . . . | » 3,500,000 |
| 5° Stazioni estreme . . . . . . . . . | » 600,000 |
| 6° Materiale rotante ed attrezzi di servizio . | » 2,139,000 |
| 7° Spese generali . . . . . . . . . . | » 1,991,000 |
| Totale (esclusi gl'interessi) . . . . . | L. 36,700,000 |

(*Continua*).

## LE FERROVIE SECONDARIE IN FRANCIA

La discussione annunciata sul progetto di legge relativo alle ferrovie secondarie si è chiusa giovedì scorso, dopo un importante discorso del Ministro dei lavori pubblici, il quale si restrinse ad esaminare i 5 punti seguenti:

Si devono realmente riscattare le linee designate? Il prezzo d'acquisto è troppo elevato? Il progetto impegna lo Stato pel riscatto d'altre Compagnie? Perchè il progetto tace sulla quistione del regime definitivo? L'art. 4 del progetto non renderebbe possibile per lo Stato una soluzione definitiva, senza il consenso delle Camere?

Il presente progetto di legge non crea punto una questione nuova: esso è la conseguenza obbligata d'una questione che la Camera ha discussa l'anno scorso e votata alla quasi unanimità. Infatti, coll'emendamento Allain-Targé s'invitava il Governo a procedere al riscatto delle linee secondarie; e tosto dopo il Ministro dei lavori pubblici segnava la prima delle relative Convenzioni, e successivamente le altre.

L'opera cominciata dal sig. Christophle fu proseguita dal sig. Paris, ed il sig. De Freycinet vi diede l'ultima mano, e d'accordo co' suoi colleghi, presentò il progetto in discussione.

Ora il Parlamento non potrebbe ritornare sulla sua decisione anteriore, le cui ragioni sussistono tuttora. Non trattasi di riscatto per beneficenza, per carità, come fu detto, ma per ragioni di Stato. Se il Parlamento ha deciso di riscattare le linee secondarie, fu perchè esse fanno parte integrante della rete d'interesse generale; e se non esistessero, bisognerebbe crearle. Il dissesto delle Compagnie fu dunque l'occasione, non già la causa del riscatto.

La questione più interessante è di sapere se lo Stato non venga a pagare un prezzo esorbitante, od anche solo superiore al prezzo reale. Gl'ingegneri dello Stato hanno fatto tutti gli studii necessarii, ed hanno riconosciuto che la spesa chilometrica per la costruzione delle rimanenti linee corrisponde precisamente al prezzo delle linee acquistate. In riassunto, si riscatta a meno di 200,000 fr. delle linee analoghe a quelle della nuova rete d'Orléans, che costarono 340,000 fr. al chil. Il prezzo medio della nuova rete francese è di 366,000 fr. Il prodotto netto corrispondente non supera i 6,000 fr.; e siccome l'interesse al 5.75 del capitale di costruzione è di 21,000 fr., così l'insufficienza a carico dell'esercente o garantita dallo Stato è di 15,000 fr. Riscattando a fr. 191,000 le linee indicate nel progetto di legge, al tasso del 5 0[0 interesse ed ammortamento compreso, lo Stato assume un peso minore di 10,000 fr. al chil.; e certo il traffico deve svilupparsi e dare dei beneficii, mentre alcune di queste linee dànno già quasi 2 milioni di prodotto netto.

Ma taluni dicono: Se riscattate le ferrovie in sofferenza, sarete in breve costretti a prendere la stessa misura pei 6[m od 8[m chil. d'altre Compagnie, non meno interessanti di quelle di cui ora si tratta. A costoro il Ministro risponde: che bisognerebbe anzitutto provare che coteste linee devono appartenere alla rete d'interesse generale. Finchè le Commissioni regionali, testè nominate, non avranno compiuti e presentati i loro studii, lo Stato non può essere per nulla impegnato verso le altre Compagnie che domandassero di essere riscattate.

Quanto al pronunciarsi immediatamente sul regime definitivo, siccome, all'infuori dell'esercizio governativo, non sarebbe possibile che l'esercizio per mezzo della Compagnia d'Orleans o di qualche altra Compagnia, così sarebbe lo stesso che fare il riscatto per retrocedere le linee alla detta Compagnia. Ma siccome le condizioni per tale retrocessione non furono ancora bene studiate, così è meglio attendere; e per ciò appunto il progetto di legge non parla del regime definitivo, a cui verranno in seguito sottoposte le ferrovie riscattate.

Il progetto attuale stabilisce soltanto un regime provvisorio, di sei mesi al più, al termine dei quali la Camera ritornerà, se lo crederà conveniente, sulle disposizioni

prese frattanto dal Ministro dei lavori pubblici. Egli dichiara essere sua intenzione di porre alla testa dell'esercizio dei 2,615 chilometri riscattati, 5 o 6 alti funzionarii dello Stato, conservando il personale ed il materiale attuale. Questi mutamenti si faranno in pochi giorni, ed il pubblico non se ne accorgerà, se non per un miglioramento nel servizio.

Il sig. de Freycinet chiuse il suo discorso, dimostrando la gravità delle conseguenze del rigetto o del solo aggiornamento del progetto di legge. La soluzione proposta interessa 25 dipartimenti; si tratta di eseguire per 234 milioni di lavori, la cui sospensione recherebbe nuovi danni al commercio ed all'industria, già troppo provati dalla crisi europea. Infine, l'opinione pubblica si è persuasa che il riscatto di queste ferrovie si collega strettamente col programma dei grandi lavori pubblici preparati dal sig. De Freycinet. Se la Camera respingesse il progetto, il pubblico ne concluderebbe ch'essa è ostile all'esecuzione dell'intero programma; e con ciò verrebbe per lungo tempo distrutta la fiducia, colla quale il paese si prepara fin d'ora al grande cômpito a cui è stato invitato. —

Dopo questo importante discorso del Ministro, venne respinto l'emendamento del sig. Cherpin per l'aggiornamento della discussione finchè le Commissioni regionali avessero presentato un progetto complessivo.

Discussi quindi ed approvati i singoli articoli, e respinto ogni emendamento, il progetto complessivo venne approvato, secondo il testo governativo, con 339 voti contro 84.

Questa enorme maggioranza (dice il *Journ. des trav. publ.*) è ben dovuta al Ministro, che ha saputo prendere tanta autorità sulle decisioni della Camera, e che colla sua parola chiara e convincente ha saputo persuadere il maggior numero dei dissidenti.

---

A proposito della quistione riservata dal ministro Freycinet intorno al regime definitivo delle ferrovie francesi, crediamo dover segnalare un importante articolo, pubblicato nell'ultima dispensa della *Revue des deux Mondes*, nel quale il chiarissimo ing. F. Jacqmin tratta diffusamente sull'*esercizio delle strade ferrate fatto dallo Stato e dalle grandi Società*. L'autorità dello scrittore, e l'importanza degli argomenti da lui addotti per combattere l'esercizio governativo, ci consigliano ad offrirne ai nostri lettori, per un prossimo numero, un ampio riassunto.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 19 marzo.

L'apertura di un nuovo tronco di ferrovia, sia pur breve come quello da Ponte Galera a Fiumicino, il cui dominio utile venne concesso al pubblico il 14 corrente, è sempre indubbiamente un nuovo fattore di ricchezza nazionale, un nuovo mezzo di prosperità. Nel caso attuale poi, dacchè la storia ci insegna come Roma abbia contenuto sino a *cinque milioni* di abitanti, e come i grani per sì smisurata popolazione e tutti i prodotti del mondo romano si scaricassero alle foci del Tevere presso il Porto Traiano, che è precisamente l'odierno Fiumicino, non si può incontrare taccia nè di visionario, nè di poeta, annettendo eccezionale importanza ad un tronco di strada ferrata venuto a completare una linea diretta di congiunzione fra Roma e il mare, di soli 23 chilometri. Io non ho l'autorità e la competenza sufficiente per sostenere il concetto di rendere Fiumicino un grande porto commerciale, oltrecchè non sarebbero opportuni l'ora ed il luogo per siffatta discussione; amo soltanto e spero e credo che Comune, Provincia e Governo non trascureranno, nè indugieranno a migliorare il porto-canale esistente, rendendolo semplicemente atto a sviluppare il piccolo cabotaggio, dal quale Roma deve attendersi notevolissimi benefizii.

A conclusione per oggi di tale soggetto, come suffragio grande del mio modesto avviso, come conforto e augurio nell'intrapresa, riprodurrò le profetiche parole d'un illustre matematico e uomo di Stato, il generale Menabrea, relatore al Senato del Regno del progetto di legge per la concessione della ferrovia in discorso, da Ponte Galera a Fiumicino: « Essa è piuttosto di quelle intraprese che col « tempo si mostreranno più solide e reali, comecchè in un « avvenire più o meno lontano, rinsanicato l'aere, un porto « alla foce del Tevere non può mancare di esistere, ed « essere occasione d'un movimento di merci ed uomini « per la Capitale d'uno Stato di 26 milioni d'abitanti, « tale da rendere attiva e produttiva la sua linea di fer- « rovia ». —

Vi annunziai nella precedente mia l'esame e l'approvazione, per parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, del progetto di costruzione del 2.° tronco della linea ferroviaria Conegliano-Belluno, e mi è grato annunziarvi stavolta essere già avvenuto altrettanto per il 3.o ed ultimo tronco, da S.ta Croce a quest'ultima città, della lunghezza di chilom. 17.315, con pendenze inferiori al 12 per mille, e Stazione al Ponte delle Alpi, d'onde giova sperare proseguirà poi verso il confine austriaco.

La spesa presuntiva è di L. 3, 258,653, senza contare il materiale mobile; e dietro suggerimento del Consiglio, sopra i tratti con pendenze superiori al 6 per mille, le proposte rotaie in ferro dovrebbero venire sostituite da altre in acciaio Bessemer. —

Ottennero altresì parere favorevole:

Il disegno d'una galleria artificiale all'imboccatura est della Galleria del Rospo, sulla ferrovia Ligure di levante;

Un disegno per completare la difesa di S. Nazzaro alla destra del Po, nella provincia di Piacenza, inferiormente allo sbocco del Chiavenna;

Altro per opere di rialzamento ed ingrandimento dell'argine sinistro del Po, nella provincia di Rovigo, alla golena Vecchia-Occhiobella;

E finalmente l'esecuzione delle più urgenti riparazioni alle opere di difesa, che nella provincia di Milano mantengono la navigazione dei canali Martesana e Paderno, contro i guasti prodotti dalle piene dell'Adda, opinando intorno alla necessità che una Commissione d'ispettori si rechi sul luogo prima di deliberare sui rimanenti lavori. —

Codesto vostro periodico, oltrecchè delle strade ferrate, si chiama altresì e s'ingegna di essere *Monitore* degli interessi materiali, trattando a tempo e luogo argomenti di commercio e finanze. Non sarà quindi un fuor d'opera, nè cosa sgradita ai vostri lettori, l'intrattenervi intorno alla soddisfacente situazione di uno fra i principali istituti di credito italiani, la Banca Generale in Roma, la quale riunì ieri i propri azionisti in assemblea generale ordinaria di ogni anno; tanto più che i negozii ferroviarii non sono punto materia estranea alle sue operazioni.

Il movimento generale di cassa fu nell'anno 1877 di L. 705,814,352.76; quello del portafoglio estero di lire 172,874,352.74; e quello del portafoglio sull'Italia di lire 188,304,670.43.

Le operazioni in effetti pubblici e valori ascesero a lire 419,532,312.40.

I depositi in conto corrente ascendevano, al 31 dicembre, a L. 12,765,653, a fronte di L. 10,184,234 del corrispondente mese nell'anno 1876.

Esposte queste cifre, che rendono evidente, senza bisogno d'illustrazioni, l'importanza degli affari della Banca, mantenutasi pari a quella degli anni precedenti, malgrado le tristi condizioni generali della politica e del commercio, l'egregio relatore del bilancio, on. Allievi, pose in rilievo, come il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, avendo riunito nello Stato il debito della garanzia chilometrica e il credito per la spesa fissa dell'esercizio della ferrovia Cremona-Mantova, semplificò e consolidò lo stato di tale im-

presa, della quale l'istituto bancario mantiene la propria interessenza di azioni.

Riferì essersi dalla Banca compiuto, nel dicembre scorso, il pagamento al Governo del prezzo delle Obbligazioni Pontebbane, che, apprezzate sempre più nei mercati per il doppio loro pregio di veri titoli dello Stato, muniti per giunta di una garanzia speciale, seguirono il moto ascendente della rendita, e diedero agio alla Banca di continuare le sue realizzazioni.

Annunziò per assodata la previsione dell'anno precedente, intorno al ricupero integrale delle antecipazioni della Banca Generale alla liquidata Banca di costruzioni di Milano, relativamente ai due tronchi ferroviarii di Buffaloria-Cosenza e di Contursi-Romagnano, essendosi testè conchiusa col Governo una transazione per le questioni dipendenti da una liquidazione, ed essendo prossimi gli accordi per l'altra.

Accennò, come ricordo storico io penso, e come legittimo vanto della riconosciuta posizione primaria della Banca Generale, essere questa entrata a costituire la Società che doveva assumere l'esercizio delle linee del Mediterraneo, secondo le Convenzioni, che mai non furono vive ed ora sono seppellite sino al giorno del giudizio.

Assicurò circa l'avvenuto miglioramento nelle ferriere di Toscana per impianto di lavoro e costo di produzione; e terminò col dare agli azionisti la buona novella della ripartizione di L. 5 come dividendo per ogni azione, in soprappiù degl'interessi già pagati.

Sono risultati, in realtà, insperati in un anno di grazia come il 1877, svoltosi fra triboli e spine!

B.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Nelle conferenze tenutesi nei giorni 15 e 16 in Milano fra i delegati dei Ministeri della guerra e della marina, del Commissariato governativo e dei diversi Servizii delle ferrovie dell'Alta Italia, si sono concretati i particolari relativi, tanto alla costruzione del binario di raccordamento fra l'Arsenale di Torino e la Stazione di Porta Susa, quanto al trasporto in generale, per conto dei suddetti Ministeri, di pezzi indivisibili di grosso materiale d'armamento, come piastre per corazze, cannoni da 38 o da 100 e più tonnellate, ecc., i quali per il peso e le dimensioni eccezionali richiedono l'uso di appositi *trucks* e cure speciali nel trasporto.

Sappiamo che ogni cosa è proceduta con reciproca soddisfazione dei prefati delegati; in guisa che le disposizioni adottatesi, conciliando gl'interessi delle Amministrazioni governativa e ferroviaria, ed appena sieno state superiormente approvate, varranno ad assicurare il regolare e sollecito eseguimento dei menzionati trasporti eccezionali.

---

Ieri ebbe luogo a Ventimiglia la visita di una Commissione, composta del comm. Biglia e cav. Bussi per parte del Governo, e dei signori cav. Mantegazza, comm. Bachelet, cav. Bozzi e cav. Cornetti per le Ferrovie dell'Alta Italia. Scopo della visita era di fare un nuovo esame per riconoscere se e quali modificazioni, nell'interesse della regolarità e sicurezza del servizio e per evitare inutili spese, fosse opportuno d'introdurre nel progetto per l'impianto definitivo della Stazione di Ventimiglia, già compilato dalla Direzione delle suddette ferrovie.

Sappiamo che nella visita i delegati del Ministero hanno pienamente approvato il detto progetto, il quale ci auguriamo di vedere al più presto attuato, appena sieno presi gli opportuni accordi col Governo e colle Ferrovie francesi, trattandosi di un servizio internazionale, pel quale appunto appare manifesta l'urgenza di togliere l'attuale indecente baracca, come abbiamo già accennato più volte.

---

Avendo il Ministero dei lavori pubblici approvato la Convenzione stipulata tra le Ferrovie dell'Alta Italia e la Società per la ferrovia Milano-Saronno-Erba pel sottopassaggio alla linea Milano-Vigevano, nonchè il progetto del relativo manufatto, la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha dato subito le opportune disposizioni affinchè si possa dar corso ai necessarii lavori e si provveda alla posa dell'armamento sopra una diramazione provvisoria. È quindi a ritenersi che anche codesta ferrovia avrà quanto prima il suo compimento.

---

Venne in questi giorni annunciato dal Ministero che tutti gli oggetti destinati all'Esposizione universale di Parigi devono trovarsi nel recinto dell'Esposizione medesima entro il giorno 31 corr. La ristrettezza del tempo che rimane agli espositori per l'invio dei loro oggetti è tale, che il Ministero si credette in dovere di fare pressanti raccomandazioni alle Società ferroviarie, affinchè inoltrino verso la frontiera francese colla massima sollecitudine possibile le merci colà destinate.

Sappiamo che la Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha preso a tal uopo tutte le misure opportune, e fece altresì pressanti uffici presso le Ferrovie francesi, affinchè dal canto loro si facciano proseguire i trasporti colla massima celerità.

---

Annunziamo con piacere, come un fatto che riesce di grande onore alla industria nazionale, che sabato scorso, 16 corrente, fu compiuto dall'Impresa Industriale Italiana di Napoli, diretta dall'ingegnere Cottrau, il nuovo ponte metallico sul torrente San Leonardo (ferrovia Catania-Siracusa), di cui parlammo nel nostro numero del 23 gennaio scorso.

La travata sul San Leonardo, con una sola luce libera di 49 metri e del peso di 145 tonnellate, fu ordinata il 12 gennaio scorso, ne fu ultimata la fabbricazione nell'Opificio di Castellamare il 27 dello stesso mese, e venne spedita per mare a Catania, dove giunse il 15 febbraio p. p. Il 21 ebbe principio la montatura in opera presso la Stazione di Lentini, ed il 17 corrente sono passati sul ponte i primi treni della ferrovia Catania-Siracusa.

Crediamo che mai, in nessun paese, sia stato eseguito un lavoro così importante in sì breve spazio di tempo.

---

Ci si scrive da Grosseto che nei decorsi giorni ebbero luogo le prove statiche e dinamiche del ponte in ferro sull'Ombrone ad Istia, le quali diedero splendidi risultati. Il detto ponte, con fondazioni ad aria compressa, venne portato a compimento dall' ingegnere A. Galopin-Süe, della Casa Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — La Direzione generale dell'esercizio ha pubblicato, in data del 12 corrente, il seguente avviso:

Sulla proposta fattane da quest'Amministrazione, il Ministero avendo approvata un'unica tariffa, quanto alla percorrenza italiana, pel servizio diretto italo-svizzero, tanto per la via di Modana, come per quella di Peri, rendesi noto al pubblico che, a cominciare dal 1.o del p. v. maggio, cesseranno di aver vigore le attuali tariffe ordinarie e speciali italo-svizzere via Brennero, come pure i prezzi di trasporto delle derrate alimentari a vagone completo per le Stazioni svizzere indicate nella tariffa speciale del 1.o novembre 1877, ed i prezzi attuali pei trasporti in servizio diretto italo-germanico da o per la Stazione di Lindau.

Collo stesso giorno 1.o maggio p v. entreranno in vigore le nuove tariffe italo-svizzere via Modana e via Peri, che, non appena esaurite le pratiche tuttora in corso colle Ferrovie estere in corrispondenza, saranno pubblicate.

**Ferrovie Meridionali**. — La *Gazzetta Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 21 febbraio p. p., con cui, vista la deliberazione intesa a modificare l'articolo 32 dello statuto sociale, adottata in assemblea generale del 29 dicembre 1877 dagli azionisti della Società anonima per azioni al portatore, denominata *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali*, viene approvata la deliberazione stessa, colla quale, a modificazione ampliativa del citato articolo 32, rimane aggiunta al capoverso *d* del § 4 la disposizione seguente: « In caso di riscatto, la Società può trasformarsi in Società di esercizio ed, occorrendo, di costruzioni di reti ferroviarie da determinarsi ». —

Com'è noto ai nostri lettori, ed a termini dell'Avviso pubblicato nel nostro numero del 6 corr., la Società stessa è riconvocata per oggi, 20, per approvare le ultime Convenzioni stipulate col Governo, se sarà del caso.

**Ferrovia Forlì-Arezzo**. — In relazione a quanto fu accennato nel precedente nostro numero, e riferendoci pure all'articolo pubblicato in testa al foglio presente, togliamo da una lettera del segretario municipale di Forlì, sig. A. Santarelli, al *Diritto*, in data 14 corr., i seguenti ragguagli, però come solo debito di cronisti:

È noto che questo Municipio caldeggiò pel *primo*, con tutte le sue forze, il progetto di una congiunzione ferroviaria con Arezzo per la valle del Bidente, quando *niuno* pensava a ciò, e pochissimi avevano fede nel felice concetto Mercanti. È noto che questo Municipio, fino dal 1874, propugnò validamente la costituzione di un Consorzio con la Provincia e col Comune di Arezzo, che poi ebbe vita; che inviò sempre un commissario a tutte le sue tornate, e si associò a tutti gli atti ed officii di reciproco interesse, concorrendo con sacrificii non lievi al compimento degli studii, che meritamente ottennero un giudizio di preferenza dalla Commissione tecnica governativa. È noto come nelle lunghe e molteplici pratiche attivate in questo tempo per condurre a buon porto l'impresa di essi studii, questo Comune ponesse un'assiduità ed una premura costante, giusta che fanno fede le molte deliberazioni della Giunta e del Consiglio, al quale assai di frequente fu data relazione delle varie fasi della questione. È noto, infine, come nel decorso mese il detto Consiglio, su rapporto della Giunta, abbia votato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, udita la elaborata relazione della Giunta intorno allo stato attuale della questione ferroviaria in ordine al nostro progetto Forlì-Arezzo, ne accetta tutte le conclusioni; e facendo plauso pienissimo all'operato della Giunta medesima, le conferma il mandato di fiducia già conferitole per tutte le pratiche ulteriori. In modo speciale delibera poi d'interessare la Giunta a provocare un'adunanza del Consiglio provinciale di Forlì, reputando stretto dovere di questo caldeggiare la linea Forlì-Arezzo con obbiettivo Roma, in confronto della Faenza-Firenze. Delibera inoltre di affidare alla stessa Giunta l'incarico di redigere opportuna petizione al Parlamento, procurando che a questa si associno tutti gli enti che avranno interessi, diretti ed indiretti, allo scopo. »

E il Consiglio della Provincia, per mozione del Municipio, si convocò poi di fatto il giorno 25 febbraio scorso, e deliberò di propugnare efficacemente presso il Governo, la costruzione di una linea provinciale che avesse per obbiettivo Roma, escludendo conseguentemente la scelta della faentina.

**Ferrovia Fabriano-S. Arcangelo** — Leggesi nella *Libertà* del 13 corrente:

Il Consiglio provinciale di Pesaro-Urbino delegò i consiglieri Brancuti, Raffaelli e Natalucci per fare istanze al Ministro dei lavori pubblici, affinchè il progetto di ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo, compilato a cura del Consiglio provinciale medesimo e presentato al Ministero fin dal 28 novembre 1877, fosse preso in considerazione. La predetta deputazione fu ricevuta sabato dal commendatore Valsecchi.

**Tramway di Roma** — Leggiamo nel *Diritto* del 17:

I lavori per il tramway da Roma a Tivoli procedono con molta attività.

Già è compiuto il tratto interno, dalla piazza di Termini a Porta San Lorenzo.

Salvo casi impreveduti, quest'estate potremo recarci in tramway a Tivoli a respirare dell'aria buona in quella postura amena e pittoresca.

**Tramways di Genova.** — Leggiamo nel *Commercio* del 18:

La Società del *Tramway* presentò al Municipio il progetto per l'impianto d'un nuovo binario da piazza Colombo alla Doria. Si proporrebbe inoltre, per la stessa destinazione, l'impianto d'un binario che farebbe capo a piazza Cavour.

Sembra che quanto prima la stessa Società chiederà di poter stabilire un binario da Genova a Nervi.

— A proposito del *Tramway*, l'esercizio della linea a Sestri Ponente ed a Rivarolo, incominciato sabbato scorso, procedette regolarmente e con moltissima affluenza, specialmente ieri. Pare sieno per appianarsi le difficoltà coi suddetti due Comuni, sicchè è a sperarsi che presto un tanto comodo mezzo di comunicazione si estenderà a Voltri da una parte ed a Pontedecimo dall'altra.

**Ferrovia Milano-Saronno-Erba**. — Leggesi nei giornali milanesi che l'Ufficio tecnico della Società della ferrovia Milano-Saronno-Erba ha presentato alla Giunta municipale i tipi pel fabbricato ad uso Stazione della ferrovia medesima, che va a sorgere in Piazza d'Armi nell'area dei bersagli.

Assicurano che è un grandioso progetto, che armonizzerà colla detta piazza; e colla costruzione di quella Stazione va certamente a svilupparsi l'edilità in quei pressi che ne hanno d'uopo, poichè il lato tra la soppressa Porta Portello, quel bastione sino alle già case Noseda, sono come luoghi di campagna.

**Tramway Milano-Vaprio**. — La *Lombardia* del 18 scrive:

La costruzione del tramway Milano-Vaprio procede alacremente, favorita com'è dalla buona stagione. Finora furono costruiti circa 17 chilometri, cioè dodici chilometri da Loreto verso il paese di Cascina de' Pecchi, e cinque da Gorgonzola fin oltre le fornaci. Restano ancora a farsi 12 chilometri, ma ritiensi che per il principio di maggio sarà

ultimata tutta la linea, tenuto calcolo ancora delle pioggie primaverili.

Domani incominceranno i lavori del fabbricato della Stazione nell'area acquistata dalla Società lungo la circonvallazione, oltrepassato il Lazzaretto; e domani pure incomincierà la selciatura dello stradone di Loreto, e contemporaneamente la posa del secondo binario. — La spesa di selciatura di tutto lo stradone di Loreto è calcolata a circa 40 mila lire, le quali per due terzi a carico delle due Società di Monza e di Vaprio, e per un terzo a carico della Provincia.

All'Impresa Mereghetti Arnaboldi furono affidati, tanto i lavori di selciatura, quanto quelli della fabbrica della Stazione del tramway di Vaprio.

La Società del tramway Milano-Vaprio ha fatto finora acquisto di N. 18 carrozze e di N. 6 macchine, le quali saranno pronte verso la metà di maggio, in modo da potersi aprire la linea all'esercizio ai primi di giugno.

**Giudizio sul disastro Milano-Pavia.** — Scrivono da Pavia al *Pungolo*:

In seguito a ordinanza di rinvio del nostro Tribunale, ieri, 11, questo Pretore del 2° mandamento era chiamato a giudicare sull'accusa mossa contro il guarda-eccentrica ferroviario Arnaud Carlo, imputato di avere omesso di collocare nella regolare posizione lo scambio, che doveva, nella sera dell'8 dicembre u. s., dare accesso sull'unico binario libero della Stazione di Pavia al treno di viaggiatori proveniente da Milano.

È noto come, avendo in detta sera preso quel treno un falso binario, spinto ancora da una velocità di circa venti chilometri all'ora, andò ad urtare con violenza contro il materiale di altro treno fermo in Stazione, cagionando ferite e contusioni parecchie, sebbene per fortuna non gravi.

Il processo era reso interessante da questa condizione di cose: che, mentre è fuor di dubbio che lo scambio in questione, al passaggio del treno sviato, trovavasi in falsa posizione e che ciò appunto fu l'unica causa del disastro, da più d'una testimonianza risultava che lo scambio era stato verificato esatto dal guarda-eccentrica Arnaud pochi minuti prima del passaggio del treno; onde una sola ipotesi era possibile per far ammettere l'innocenza dell'imputato, quella cioè dell'intervento di un malevolo, che, giovandosi, in quei pochi minuti d'intervallo, dell'oscurità di quella sera invernale, avesse girato appositamente la eccentrica per provocare il disastro.

Di qui uno straordinario affollamento di pubblico nella sala della Pretura, ansioso di conoscere l'esito del dibattimento.

Senonchè l'aspettazione del pubblico fu delusa; e ciò perchè, aperta appena l'udienza, il difensore, che era l'egregio avv. Antonio Galateo, consulente della S. F. A. I, chiese la parola per sollevare una questione pregiudiciale; e svoltala con lungo discorso, sostenne e dimostrò in esso le seguenti massime di diritto:

1° Essere, di fronte all'emanato decreto d'amnistia del 19 gennaio, non solo diritto, benchè discusso, ma dovere del Pretore, chiamato a giudicare, di troncare il corso del processo e quindi del dibattimento, non appena riconosciuta l'applicabilità dell'amnistia all'azione giudicanda.

2° Essere all'azione penale contro l'Arnaud incoata applicabile l'amnistia, malgrado la minaccia di pene maggiori di quelle amnistiate, contenuta nel Codice, e ciò per effetto delle oramai accertate ed irrecusabili circostanze attenuanti.

3° Non ostarvi il cumulo delle due pene afflittiva e pecuniaria, dovendosi, in tema d'applicabilità d'amnistia, scindere pena da pena.

Il ragionamento giuridico dell'avvocato difensore convinse il rappresentante del Pubblico Ministero, che vi aderì; ed il Pretore emanò una conforme ordinanza, rimandando così libero il povero guarda-eccentrica Arnaud, a cui non pareva vera tanta fortuna.

Sappiamo frattanto che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, con ledevole solerzia, prima ancora del dibattimento, indennizzò completamente e largamente tutti i danneggiati dello scontro.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggesi in un dispaccio dell'Agenzia Havas, che i ministri di Germania e d'Italia ed il presidente della Confederazione elvetica hanno sottoscritto il processo verbale delle decisioni della Conferenza internazionale di Lucerna, relativamente al Gottardo, come pure la Convenzione addizionale al trattato del Gottardo.

L'Italia e la Svizzera non ratificheranno però questa Convenzione se non quando le Provincie ed i Comuni d'Italia, i Cantoni e le Compagnie svizzere avranno garantito alla Confederazione la parte che è loro imposta dalla Convenzione medesima. Lo scambio delle ratifiche non avrà luogo se non quando la Società attuale del Gottardo avrà fatto la giustificazione dei mezzi finanziarii di cui dispone per assicurare il compimento dell'impresa.

— Un giornale di Basilea riassume così l'azione attualmente esercitata sui Cantoni svizzeri dal Consiglio federale relativamente alle sovvenzioni per l'impresa del Gottardo:

Nell'ultima circolare indirizzata ai Governi cantonali relativamente alla ricostituzione dell'impresa, circolare che equivale, com'è noto, ad un tentativo estremo fatto per ottenere una soluzione, il Consiglio federale ha pregato i Governi medesimi di comunicargli il più prontamente possibile le loro risoluzioni. Ora sono già decorse sei settimane, e pressochè nulla è stato fatto.

Alcuni Cantoni non hanno tampoco dato segno di vita. Il Gran Consiglio di Argovia aggiornò la quistione di una sovvenzione suppletoria; a Zurigo, la Commissione, a cui fu deferito l'esame dell'oggetto, si pronunciò per una raccomandazione al Gran Consiglio in senso favorevole al sussidio; Berna non ha fatto altro che convocare una Conferenza, ma in questo Cantone esistono ora dei motivi politici così rilevanti da far supporre che, non più al Gran Consiglio attuale, ma bensì a quello che gli succederà nel prossimo mese di maggio, sarà riservato il prendere una decisione; infine il Consiglio di Stato di Lucerna non ha peranco presentata veruna proposta al Gran Consiglio, ma si limitò a decidere di entrare in trattative colla città di Lucerna, relativamente alla parte eventuale della sovvenzione che questa dovrebbe assumersi.

— Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori di traforo al gran tunnel del Gottardo era alla fine di febbraio, comparato con quello alla fine del mese antecedente, il seguente:

| | | Progresso complessivo alla fine di gennaio | febbraio |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | 9789.2 | 9904.8 |
| Allargamento della stessa | » | 8721.8 | 8962.5 |
| Calotta | » | 6125.9 | 6293 |
| Strozzo | » | 4838.9 | 5008.5 |
| Vôlta | » | 6211.8 | 6463.8 |
| Piedritti | » | 4629.1 | 4771.3 |
| Tunnel finito con canale e nicchie | » | 3795.4 | 3934 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 19.30 (tormenta, poca pressione); Airolo m. 2.50 (frana, cambiamento di roccia); in totale m. 21.80, cioè m 3.11 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — Nello scorso mese di febbraio, il movimento sulle strade ferrate ticinesi diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilometri): Persone trasportate 12,000 (in febbraio 1877: 17,126), introito franchi 12,800 (fr. 17,857.75). Merce trasportata tonnellate 1860 (ton. 2,322), introito fr. 7,800 (fr. 8,104.33). Introito complessivo, fr. 20,600 (fr. 25,962.10), ossia fr. 502 44 (fr. 633.22) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilometri): Persone trasportate 12,800 (1877: 16,035), introito fr. 9,900 (fr. 11,364.20). Merce trasportata tonn. 1120 (tonn. 745), introito fr. 3,000 (fr. 2,169.60). Introito complessivo fr. 12,900 (fr. 13,533.80), ossia fr. 496.15 (fr. 520 53) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere.** — L *Handelszeitung* ha pubblicato uno specchio interessante sul reddito di 11 linee di strade ferrate svizzere, e giunge al seguente riassunto:

Un capitale di 100,000 fr., investito nel gennaio 1874 e al corso di quell'epoca, avrebbe seguito sino alla fine di dicembre 1877, nello spazio di questi quattro anni, le fluttuazioni seguenti:

| | Maximum | Minimum | Dic. 1877 |
|---|---|---|---|
| Svizzera Occident., azioni priorità | 101,021 | 65,408 | 81,328 |
| Righi | 118,702 | 53,767 | 58,705 |
| Unione Svizzera, azioni priorità | 103,373 | 45,080 | 46,533 |
| Utliberg | 111,200 | 42,732 | 43,419 |
| Unione Svizzera, azioni primitive | 113,968 | 39,451 | 41,759 |
| Nord-Est, azioni primitive | 103,054 | 30,047 | 39,091 |
| Centrale | 100,925 | 27,107 | 27,850 |
| Svizzera Occid., azioni primitive | 102,139 | 20,424 | 39,998 |
| Nord-Est, azioni primitive | 100,246 | 10,837 | 12,067 |
| S. Gottardo | 100,845 | 4,593 | 5,711 |
| Arth-Righi | 100,041 | 3,924 | 5,531 |

Il più fortunato sarebbe ancora colui che avesse collocato il proprio capitale in azioni di priorità della Svizzera-Occidentale. La sua perdita non sarebbe che del 19 per cento, mentre che le azioni primitive del Nord-Est hanno perduto l'88 per cento, il Gottardo e l'Arth-Righi il 94 per cento.

**Ferrovie spagnuole.** — Nella esposizione sul bilancio 1878, fatta testè alla Camera dei deputati di Spagna dal Ministro delle finanze sig. Orovio, si dice che il bilancio comprende 4 emissioni di *pesetas* per le ferrovie del Nord e dell'Ovest; e che le Compagnie ferroviarie saranno sussidiate in contanti, quando si farà la emissione delle Obbligazioni per le strade ferrate. Un credito permanente è aperto per terminare rapidamente la ferrovia del Nord-Ovest.

**Sinistri ferroviarii in Russia.** — Il *Giornale del Ministero delle vie di comunicazione* ha pubblicato un lavoro statistico sugli accidenti delle strade ferrate in Russia durante l'anno 1877, e così scrive:

Nel corso di quest'anno, il numero delle persone rimaste vittime di accidenti ferroviarii fu di 1442, delle quali 484 rimasero morte, e 958 furono ferite. Stante l'estensione della nostra rete ferroviaria, che è di 19,300 *verste*, quel totale ci presenta una media di 75 vittime per 1000 *verste*, media di gran lunga superiore a quella degli anni precedenti.

Gli accidenti furono assai frequenti, specialmente sulle linee Nicolò e Mosca-Brest, che ebbero il 7,6 per cento del numero totale degli accidenti. Quindi, dal punto di vista della frequenza dei sinistri, vennero le linee Pietroburgo-Varsavia, di Odessa e di Kiew-Brest.

La frequenza degli accidenti, che si ebbe a deplorare nel 1877, trova in gran parte la sua spiegazione nel fatto, che, in seguito alla guerra, la circolazione crebbe in modo notevole. Questa supposizione è confermata, ove si rifletta che la maggior parte degli accidenti ebbero luogo nel decorso mese di agosto, in cui si trasportarono ingenti forze militari sul teatro della guerra; ed ove si ponga mente alla considerevole proporzione che le grandi catastrofi, gli sviamenti e le collisioni hanno nel totale degli accidenti.

Nei sei ultimi anni, in media, si erano avuti una trentina di sinistri ferroviarii all'anno; invece, nel corso del 1877, il numero degli accidenti ferroviarii salì a 62, cioè 32 sviamenti e 30 scontri di treni, dei quali 7 si ebbero a deplorare sulla linea di Korlow-Voronege-Rostov.

Le 1442 persone, che rimasero morte o ferite nei 62 sinistri ferroviarii verificatisi nell'anno scorso, vanno ripartite nel seguente modo: impiegati 607, operaj occupati lungo le linee 340, viaggiatori 182, altre persone 313.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 24 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 13 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa di risparmio e di anticipazioni in Melfi.

— Con R. Decreto del 15 detto mese (*Gazz. Uff.* del 15), la Società francese per azioni nominative, sedente a Parigi col titolo di *La Confiance, Compagnie d'assurances contre l'incendie*, e col capitale nominale di 6 milioni di franchi, diviso in 1200 azioni da fr. 5000, venne abilitata ed ammessa ad operare nel Regno, a termini de' suoi statuti e delle disposizioni contenute nel Decreto medesimo, con sede a Roma.

— Con R. Decreto del 24 detto mese (*Gazz. Uff.* del 16) è approvato l'aumento del capitale nominale della *Banca mutua popolare di Castelfranco Veneto*, sedente in Castelfranco, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 24 gennaio 1876, portando il detto capitale da L. 50,000 a L. 100,000, mediante emissione di 1000 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

— Con R. Decreto del 28 detto mese (*Gazz.* sudd.), il capitale specialmente destinato alle operazioni italiane della Società prussiana, residente in Venezia col titolo di *Düsseldorf Allgemeine Versicherungs Gesellschaft für see-fluss-und-land Transport* (Compagnia di assicurazioni generali marittime, fluviali e terrestri di Düsseldorf), già abilitata ad operare nel Regno con R. Decreto 15 giugno 1877, il detto capitale è per ora stabilito in L. 100,000.

— Con R. Decreto del 25 dette mese (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Banca Veneta di depositi e conti correnti*, residente in Padova, col capitale nominale di 10 milioni di lire, diviso in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna, e colla durata d'anni 25 decorrendi dal 17 settembre 1871.

**Strade provinciali.** — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 10 febbraio p. p., che approva il Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consortili della provincia di Torino.

**Strade comunali obbligatorie.** — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 27 gennaio scorso, con cui sono assegnati i sussidii inscritti nell'elenco annesso al decreto stesso, a favore di varii Comuni del Regno, per la costruzione delle strade comunali obbligatorie nella complessiva somma di L. 8,661,150, delle quali L. 700,000 saranno prelevate sul bilancio 1878, e le rimanenti L. 7,961,150 saranno prelevate con successivi decreti del Ministro dei lavori pubblici sul bilancio 1878 e successivi, a misura che i Comuni produrranno i certificati di avanzamento dei lavori, a termini del regolamento 11 settembre 1870.

**Ponte sulla Dora Baltea.** — All'*Opinione* scrivono da Crescentino, 10:

Qui si spera che fra breve sorgerà un ponte sulla Dora Baltea presso Sant'Anna, che renderà più facile la via per condurre le nostre derrate a Chivasso. Se questa nostra speranza si avvererà, dovremo renderne merito principalmente al nostro deputato on. generale Bertolè-Viale, il quale nulla trascura pel bene della sua città natìa. Egli dimostrò al passato Ministero la utilità di quel ponte, anche sotto l'aspetto militare. Il Ministero se ne mostrò persuaso, e tosto mandò i relativi documenti al nostro Consiglio previnciale ed a quello di Novara, affinchè si compisse nel più breve tempo possibile quest'opera importante

**Palazzo dell' Esposizione permanente in Roma.** — La *Libertà* dice che la Commissione ha finalmente deliberato intorno ai diversi progetti presentati al concorso. Disputavansi il premio i numeri 44, 48, 24, 50 e 28, appartenenti ai signori Gui e Giovenale, Piacentini, Marchesi, Comencini e Podesti.

Il concorrente Piacentini ebbe la fortuna di raccogliere maggiori voti sul suo progetto N. 50, a cui venne accordato il premio.

Questa notizia tornerà certo di viva soddisfazione a tutti quanti s'interessano per un'opera non meno vantaggiosa alle arti, che agli interessi materiali della Capitale del Regno.

**Onorificenze.** — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici,

ha con decreti, in data 27 dicembre 1877 e 1° gennaio scorso, nominati *Commendatori* nell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, i signori:

Valsecchi ing Pasquale, Direttore generale delle ferrovie, nel Ministero dei lavori pubblici;

Baggiani Luigi, ispettore di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile e vice-presidente del Cousiglio superiore dei lavori pubblici.

E in data 23 dicembre, ha nominato *Cavaliere* nell'Ordine della Corona d'Italia:

Maroni ing. Marco, capo-divisione della Agenzia Telegrafi presso l'Amministrazione sociale delle Ferrovie dell'Alta Italia.

**Esposizione universale di Parigi** — Il Ministro d'agricoltura e commercio in Francia, volendo instituire delle Conferenze, per tutto il tempo dell'Esposizione, sopra ciascun gruppo di prodotti esposti, ha pubblicato il seguente decreto:

*Art.* 1. Sono istituiti, per tutta la durata dell'Esposizione universale del 1878, otto ordini di Conferenze e Congressi, in cui saranno trattate le questioni che si connettono coll'origine, colla produzione, coll'esecuzione, coi pro gress, cogli sbocchi, colla legislazione, colla protezione legale delle opere e dei prodotti di ogni natura, che si troveranno riuniti nel recinto dell'Esposizione.

*Art.* 2. Queste Conferenze e questi Congressi avranno luogo nelle sale del palazzo del Trocadero, sotto l'alta direzione e il controllo di un Comitato speciale.

*Art.* 3. Per la preparazione e l'organizzazione generale delle Conferenze e dei Congressi, si formeranno sette Commissioni corrispondenti alle diverse categorie di prodotti esposti, ed una ottava Commissione, la quale riunisca nelle sue attribuzioni tutto ciò che non potesse trovare nell'Esposizione la sua rappresentazione materiale. Ciascuna di queste Commissioni si costituirà coll'eleggersi il suo presidente e il suo segretario.

*Art.* 4. Un Comitato centrale, composto di otto presidenti così nominati, accentrerà e coordinerà il lavoro delle Commissioni. Esso stabilirà, salva l'approvazione del Governo, le disposizioni regolamentari relative al loro andamento, fisserà l'ordine e la natura delle Conferenze e dei Congressi che si dovranno autorizzare o promuovere. Esso indicherà i documenti che dovranno essere pubblicati insieme. Questo Comitato sarà presieduto dal Ministro d'agricoltura e commercio o dal sotto-segretario di Stato.

*Art.* 5. Presso il Comitato centrale è instituito un Segretario incaricato di preparare i lavori delle Commissioni, di raccogliere le decisioni del Comitato e di assicurarne l'esecuzione.

*Art.* 6 Un credito di L. 100,000 è aperto al Commissario generale dell'Esposizione per provvedere alle spese dell'istituzione delle Conferenze e dei Congressi e delle pubblicazioni che questa istituzione richiederà.

— Alla Commissione italiana, presieduta ora da S. A. R. il principe Amedeo, furono aggiunti l'on. Correnti come vice-presidente, e come membri i signori comm. Ferdinando Castellani, comm. Luzzatti, comm. Monteverde e cav. Berruti. La Commissione partirà per Parigi verso la fine di aprile.

**Tariffa postale in Francia**. — La Camera dei deputati di Versailles, nella seduta di lunedì scorso, ha approvato il progetto di legge di riforma delle tasse postali. Quasi senza discussione fu approvato il primo articolo, che è il seguente:

« La tassa delle lettere affrancate è fissata a 15 centesimi per 15 grammi o frazione di 15 grammi.

« La tassa delle lettere non affrancate è fissata a 30 centesimi per 15 grammi o frazioni di 15 grammi. »

**Congresso postale internazionale**. — Il primo Congresso postale internazionale deve aver luogo in questo anno a Parigi. Esso si aprirà, come l'Esposizione universale, il 1° maggio 1878. Questo Congresso si comporrà di 100 delegati, che rappresenteranno tutte le parti del mondo. Il Governo ha ottenuto dall'Ufficio di presidenza della Camera dei deputati di riunire questo Congresso nel palazzo Borbone. Inoltre il Governo ha chiesto alla Camera un credito di L. 60,000 per adattare i locali del palazzo Borbone a questo ufficio.

**Uffici telegrafici**. — Il 9 corr., in Borgonovo Val Tidone (provincia di Piacenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**I telegrafi italiani nel 1877**. — In attesa della pubblicazione statistica sul servizio telegrafico per l'anno 1877, la Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato nella *Gazz. Uff.* le seguenti informazioni sommarie:

La lunghezza totale della rete telegrafica italiana era nel 1877 di 23,738 chilometri, cioè 735 più che nell'anno 1876. Il servizio fu fatto da 2,687 impiegati, 1,186 fattorini, 600 impiegati alla manutenzione e 73 guardia-segnali semaforici.

Nel 1876 furono spediti 5,511,387 telegrammi, e nel 1877 la cifra fu di 5,580,402, rappresentanti un prodotto di lire 7,433,850 per i soli telegrammi privati e di L. 9,470,936, comprese le varie entrate, il prodotto dei dispacci governativi a pagamento, ed il valore dei telegrammi del Governo a credito.

I risultati del 1877, confrontati con quelli del 1876, non sarebbero troppo soddisfacenti; poichè, se il numero dei telegrammi privati aumentò di 45,301, il prodotto di questi telegrammi presenta una diminuzione di 68,110 lire. D'altra parte, i dispacci governativi a credito o franchi presentano un aumento nominale di 264,369 lire.

Ma nel 1877 le spese di esercizio, le spese per i semafori e le nuove costruzioni, non avendo oltrepassato la somma di L. 6,715,323, si rileva che il servizio telegrafico, oltre a bastare a sè stesso, fruttò all'Erario il notevole guadagno di lire 2,755,613; il che permette di sperare ottimi risultati dallo sviluppo progressivo di questo ramo importante del pubblico servizio.

**Il telefono perfezionato** — Scrivono da Bologna 15, all'*Opinione*, che all'Accademia delle scienze di detta città, nella solenne adunanza pel natalizio del Re, l'accademico prof. Augusto Righi depositò sul banco della Presidenza un pacco chiuso, contenente la descrizione del sistema sul quale egli ha fondato un nuovo apparecchio da lui immaginato per trasmettere i suoni a distanza. Questa specie di telefono, basato sopra principii diversissimi da quelli che informano il telefono di Bell, ha ancora sopra questo il grande vantaggio, che non è uno soltanto quello che raccoglie i suoni ed ascolta, portando l'istrumento al proprio orecchio, ma quanti sono in una sala, restando al loro posto, ascoltano in modo chiaro e distinto quello che da lungi altri dice. Ordinato dal Righi, con voce bassa, che si cominciasse a parlare, fu risposto fortissimo: Viva Umberto Re d'Italia! » Un applauso generale degli adunati accolse queste parole, udite da tutti. Inutile il dire come gli esperimenti in molti modi variati riuscissero perfettamente, e come suoni di diversi istrumenti si ascoltassero anche a maggiori distanze.

La bella scoperta del Righi fu accolta con grande plauso dal coltissimo uditorio.

**La Casa Krupp ad Essen**. — Togliamo dal rapporto annuale (1877) della Casa Krupp ad Essen i dati e le cifre seguenti:

Il numero degli operaj impiegati nelle officine è di 8500. In quelle officine funzionano 298 macchine a vapore, che hanno una forza complessiva di 11,000 cavalli, e 77 martelli a vapore di 2 a mille quintali. In 24 ore possono essere fabbricate delle rotaie per circa 18 chilometri di ferrovia, delle ruote, assi e molle in proporzione, più 1500 granate di diverse specie; in un mese si sono fabbricati 300 cannoni di differente calibro. Dal 1847 sono usciti 15.000 cannoni. — Si consumano giornalmente 36,000 quintali di carbon fossile e coke: se ne bruciano 21,000 per il gaz. — Una strada ferrata, lunga 60 chilometri circa, con 24 locomotive e 700 vagoni, serve alla escavazione.

Esistono nello stabilimento 44 stazioni telegrafiche e 8 pompe da incendii. Un nuovo tronco ferroviario, lungo 18

chilometri, è stato recentemente stabilito presso Meppen, provincia dell'Annover.

Nelle officine, che appartengono alla Casa Krupp, 5000 operaj sono impiegati alla estrazione del carbone e del minerale. Le miniere del nord della Spagna forniscono annualmente 4000 quintali di minerali di ferro, che son trasportati in Germania mediante cinque vapori appartenenti alla Casa stessa.

Gli alloggi per gli operaj negli stabilimenti Krupp sono in numero di 3277, e contano 16,200 abitanti. Vi sono 22 spacci di generi coloniali, di manifatture, di chincaglieria, mobilia, calzature, carne ecc., che vendono all'ingrosso. L'arte del fornaio produce 195,065 chilogrammi di pane al giorno.

L'istruzione è data da 4 scuole primarie con 21 classi, e da una scuola industriale per ragazze e maritate.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

In seguito alla crisi ministeriale, anche le Azioni delle ferrovie Meridionali si trovarono a disagio nella scorsa settimana; le offerte superarono le richieste del titolo, per modo che da 348 scesero fino a 343, e chiusero a 345. Le Obbligazioni relative invece trovarono sempre denaro, e si elevarono da 249.25 a 249.75. Stazionarii i Boni a 572.

Le Obbligazioni ferroviarie Sarde anch'esse si tennero bene sostenute e richieste: la serie A ebbe compratori a 246.50 e 248; la serie B a 243 e 244.

Le Pontebbane negoziate a 379.50 e 380. — L'Alta Italia a 261.50 e 262.25.

Il mercato di Parigi non è stato guari propizio alle Lombarde, le quali da 162 si ridussero a 160. Le Obbligazioni relative oscillanti tra il 239 al 238.

Le Vittorio Emanuele in ribasso anch'esse da 246 a 244. Nello stesso mercato le Azioni delle Ferrovie Romane con poca animazione vennero quotate a 75 e 74, e le Obbligazioni analoghe a 260 e 257.

## ESTRAZIONI

**Prestito Nazionale 1866** — Estrazione del 15 marzo.

| Num. dei premii | Ammontare dei premii | Cifre finali determinanti la vincita | Num. dei premii | Ammontare dei premii | Cifre finali determinanti la vincita |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 100,000 | 1,577,245 | 4 | 500 | 149,844 |
| 1 | 50,000 | 3,097,958 | 3 | 500 | 803,375 |
| 1 | 50,000 | 198,147 | 3 | 500 | 684,798 |
| 35 | 5,000 | 56,325 | 4 | 500 | 106,879 |
| 3 | 5,000 | 675,215 | 4 | 500 | 503,374 |
| 1 | 5,000 | 88,609 | 1 | 500 | 2,364,080 |
| 1 | 5,000 | 1,868,740 | 1 | 500 | 3,527,719 |
| 36 | 1,000 | 22,567 | 1 | 500 | 1,969,482 |
| 35 | 1,000 | 33,186 | 3531 | 100 | 609 |
| 3 | 1,000 | 741,025 | 353 | 100 | 7,852 |
| 3 | 1,000 | 904,710 | 353 | 100 | 9,034 |
| 44 | 1,000 | 403,395 | 353 | 100 | 5,378 |
| 4 | 1,000 | 443,418 | 353 | 100 | 3,970 |
| 4 | 1,000 | 502,084 | 353 | 100 | 4,637 |
| 4 | 1,000 | 499,818 | 25 | 100 | 62,460 |
| 1 | 1,000 | 233,098 | 4 | 100 | 410,855 |
| 1 | 1,000 | 1,913,852 | 3 | 100 | 699,963 |
| 1 | 1,000 | 1,127,170 | 3 | 100 | 974,038 |
| 6 | 1,000 | 2,584,459 | 4 | 100 | 381,544 |
| 35 | 500 | 28,740 | 4 | 100 | 027,261 |
| 35 | 500 | 69,240 | 4 | 100 | 394,631 |
| 35 | 500 | 46,008 | 4 | 100 | 275,655 |
| 35 | 500 | 44,824 | 1 | 100 | 50,782 |
| 35 | 500 | 77,628 | 1 | 100 | 1,484,135 |
| 3 | 500 | 653,953 | | | |

**Prestito a premii della Città di Milano.** (Creazione 1856) — 46ª estrazione pubblicamente eseguita il 16 marzo 1878.

*Serie estratte:*

3868 — 237 — 1505 — 3713 — 3227

*Elenco dei numeri premiati:*

| Serie | N. | L. | Serie | N. | L. | Serie | N. | L. | Serie | N. | L. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3227 | 81 | 50,000 | 237 | 86 | 50 | 237 | 32 | 20 | 3227 | 94 | 20 |
| 237 | 23 | 1,000 | 3713 | 49 | 50 | 3868 | 95 | 20 | 1505 | 93 | 20 |
| 3713 | 38 | 500 | 3868 | 27 | 50 | 3227 | 96 | 20 | 1505 | 45 | 20 |
| 3868 | 76 | 100 | 237 | 18 | 50 | 3713 | 68 | 20 | 3713 | 37 | 20 |
| 1505 | 92 | 100 | 3713 | 2 | 50 | 3713 | 13 | 20 | 3713 | 67 | 20 |
| 237 | 39 | 100 | 3868 | 32 | 50 | 3868 | 97 | 20 | 1505 | 24 | 20 |
| 3713 | 66 | 100 | 237 | 20 | 50 | 237 | 64 | 20 | 3868 | 82 | 20 |
| 3227 | 60 | 100 | 1505 | 88 | 50 | 3227 | 59 | 20 | 237 | 14 | 20 |
| 237 | 60 | 50 | 1505 | 71 | 50 | 3868 | 57 | 20 | 1505 | 12 | 20 |

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna. — Il 16 giugno 1878 avrà luogo la 47ª estrazione.

## CONVOCAZIONI

**Società generale delle Torbiere italiane** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1877, per l'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di amministratori.

**Banca Fiorentina industriale serica** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze, sede sociale, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Banca Agricola Astigiana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Asti, sede sociale, per la presentazione del bilancio 1877, colla relazione del Consiglio di amministrazione e dei sindaci, per l'approvazione del bilancio stesso e relativi interessi, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Banca Agricola Nazionale** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Firenze, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio sulla situazione della Banca e relative proposte, e pel completamento del Consiglio di amministrazione.

**Fabbrica Lombarda di prodotti chimici** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 4 aprile p. v. in Milano (Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

**Banca italiana di costruzione** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 12 aprile p. v. in Genova, sede sociale (via Peschiera, 11), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri.

**Società anonima d'Arni per la escavazione, lavorazione e vendita di marmi** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 14 aprile p. v. in Firenze (via del Fosso, 16), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio 1877 e deliberazioni sul medesimo, per approvazione di Convenzione con la *Société financière de Paris*, per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1878, e relativi stanziamenti.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società ferroviaria del Gottardo** — Dal 31 corrente si pagheranno agli azionisti gl' interessi semestrali delle Obbligazioni della III serie in L. 25 in oro per ciascuna, in Italia presso le sedi della Banca Nazionale.

**Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas** — Dal 6 aprile p. v. si pagherà agli azionisti, presso le Casse della Compagnia, a Parigi (piazza Vendôme, 12), Napoli (via Chiaia, 138), Lione e Ginevra, un acconto di L. 15 per azione sul dividendo dell'esercizio 1877-78 (30° cupone)

# Avvisi d'Asta

Il 27 corrente, presso il Municipio di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria fra l'abitato di Borgoratto e San Martino d'Albaro, in diminuzione dell'importo di L. 98,684.10, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una nuova fabbrica ad uso della Corte d'assisie, riunita al Tribunale civile e correzionale, per il presunto importo di L. 119,725.53, diviso in 5 lotti, secondo la qualità dei lavori indicati nella perizia e Capitolato d'oneri. I relativi depositi interinali sono fissati in L. 10,500 pel 1° lotto, 1350 pel 2°, 1450 pel 3°, 400 pel 4° e 300 pel 5°, in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'imbancamento, ingrosso e rialzo d'un tratto dell'argine destro del fiume Po, denominato Golena Carbonarola in Comune di Carbonara Po, in diminuzione dell'importo di L. 34,571.40, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso la Sottoprefettura di Aosta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine tra Verrès e Challand- Saint Victor e Challand-Saint Anselme, per la presunta somma di L. 62,960. Le condizioni d'asta sono quelle stesse pubblicate pel primo incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine dei Comuni di Challand-Saint Victor e Challand-Saint Anselme al confine di quelli di Challand-Saint Anselme e Brusson, per la presunta somma di L. 53,250. Le condizioni d'asta sono quelle stesse pubblicate pel primo incanto.

— Il 29 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale pel Conca, dal fosso di Caligola al quadrivio della Croce sopra Monte-Cerignone, per il presunto importo di L. 90,864.51. Le condizioni d'asta sono quelle stesse pubblicate pel primo incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori addizionali e di riparazione di danni straordinarii alle opere per la sistemazione del tronco d'alveo dei Camaldoli presso Qualiano e Zaccaria, per il complessivo importo di L. 47,147. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 7000 in numerario o biglietti consorziali o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Sottoprefettura di Aosta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada obbligatoria dal confine Brusson Ayas sino all'estremità sud-ovest dell'abitato di Periasc, della lunghezza di m. 2649.68, per il presunto importo di L. 24,040. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 1821 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3644 idem o rendita D. P.

— Il 1° aprile p. v., presso il Municipio di Monterosso Grana (prov. di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria, detto di Valgrana, della lunghezza di m. 3992.80, per il presunto importo di L. 40,829.75. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Sottoprefettura di Aosta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria dal confine Challand-Saint Anselme e Brusson al cascinale la Torretta presso l'abitato di Ponteil, della lunghezza di m. 3738.17, per il presunto importo di L. 29,210. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2182 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4365 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso l'Intendenza di finanza in Cagliari, si terrà un'asta per la costruzione di una parte del fabbricato verso il viale Umberto, nonchè per un magazzino e quartiere per le guardie doganali nella Manifattura dei tabacchi in Cagliari, per il presunto importo di L. 48,434.56. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 2421 in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Pian de' Portis a Monte Croce, compreso fra i Piani superiori di Portis e l'ingresso meridionale della città di Tolmezzo, della lunghezza di m. 11,272, per la presunta somma di L. 160,800. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale ad decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Aosta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Verrès, dalla strada nazionale Ivrea-Aosta sino ai pressi di Chavascon, della lunghezza di m. 1236.17, per la presunta somma di L. 17,596. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 1332 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2644, in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio, per la presunta somma di L. 3,990,000. Deposito interinale L. 100,000; cauzione definitiva L. 250,000 in numerario o rendita D. P.

---



---

CESARE ROSSI, *Gerente*.

---

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 10ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 5 *all'*11 *marzo* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | (*) 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | . 3496 | 3433 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 644,408.10 | 632,806.40 | » | » |
| Merci a grande velocità . . | 195,972.70 | 182,490.50 | 11,601.70 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 775,142.95 | 810,115.75 | 13,482.20 | 34,972.80 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,615,523.75 | 1,625,412.65 | » | 9,888.90 |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,784.20 | 16,049.85 | » | 3,265.65 |
| Totale della settimana . . . | 1,628,307.95 | 1,641,462.50 | » | 13,154.55 |

(*) Aumentati di chilometri 33 per l'apertura del tronco Treviglio-Rovato.

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio all'*11 *marzo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 6,149,103.15 | 5,976,295.65 | 172,807.50 | » |
| Merci a grande velocità . . | 1,888,666.90 | 1,834,696.55 | 53,970.35 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 6,563,903.84 | 7,728,851.33 | » | 164,947.49 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 15,601,673.89 | 15,539,843.53 | 51,830.36 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 120,928.90 | 128,148.20 | » | 7,219.30 |
| Totali . . . . . . . . . | 15,722,602.79 | 15,667,991.73 | 54,611.06 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 10ª settimana | 458.17 | 472.37 | — 14.20 | — 3.01 |
| Prodotti totali . . . . . . | 4,462.72 | 4,526.61 | — 63.89 | — 1.41 |

## Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal* 5 *gennaio all'*11 *febbraio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 339,658.19 | 234.90 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 425,272.67 | 294.10 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 85,614.48 | — 59.20 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 2,047,020.07 | 1,415.64 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 2,522,688.11 | 1,744.60 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 475,668.04 | —328.96 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 138,396.37 | 121.51 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 122,770.45 | 114.10 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 15,625.92 | + 7.41 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 776,014.03 | 681.31 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 802,847.26 | 746.14 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | — 26,833.23 | — 64.83 |

## Strade Ferrate Romane

51ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 484,523.71 | 15,348.77 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 526,686.33 | 16,684.15 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | |
| Differenza ( in meno. . . | — | 42,162.62 | 1,335.38 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 10.bre 1877 . | 1,646 | 26,448,172.89 | 16,428.21 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 26,604,644.44 | 16,574.73 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 156,471.55 | 146.52 |

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 ottobre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | LINEA VICENZA-SCHIO quantità | importo | LINEA TREVISO-VICEN. quantità | importo | LINEA PADOVA-BASS. quantità | importo |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 10666 | 12,650.62 | 16430 | 26,325.73 | 13120 | 23,449.80 |
| Bagagli e cani. | 409 | 205.00 | 509 | 666.91 | 390 | 360.31 |
| Merci a G.V. .. | 809 | 822.14 | 375 | 279.16 | 275 | 148.39 |
| Merci a P.V. .. | 1296 | 7,269.35 | » | » | » | » |
| Introiti diversi. | » | 315.84 | » | 51.89 | » | 36.12 |
| Totale L. | 13180 | 21,262.95 | 17314 | 27,323.69 | 13785 | 23,994.62 |

# ANNUNZI

# SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

| | | | |
|---|---|---|---|
| a *Firenze* | presso la Cassa Centrale in | L. it. | 6.46 |
| » *Ancona* | » id. dell'Esercizio | » | 6.46 |
| » *Napoli* | » id. Succursale id. | » | 6.46 |
| » *Palermo* | » i signori I. e V. Florio | » | 6.46 |
| » *Livorno* | » la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di) | » | 6.46 |
| » *Genova* | » Cassa Generale | » | 6.46 |
| » *Torino* | » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano | » | 6.46 |
| » *Roma* | » id. id. | » | 6.46 |
| » *Milano* | » il signor Giulio Belinzaghi | » | 6.46 |
| » *Venezia* | » i signori Jacob Levi e Figli | » | 6.46 |
| » *Ginevra* | » i signori Bonna e C. | Fr. | 6.46 |
| » *Parigi* | » la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale | » | 6.46 |
| » *Bruxelles* | » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi | » | 6.46 |
| » *Berlino* | » il sig. Meyer Cohn | » | 6.46 |
| » *Francoforte s[m* | » il sig. B. H. Goldschmidt | » | 6.46 |
| » *Amsterdam* | » il sig. Joseph Cahen | Fior. | 3.03.5 |
| » *Londra* | » i sigg. Baring Brothers e C. | L. st. | 0.5.2 |

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

*Firenze*, 16 *marzo* 1878.

**La Direzione Generale.**

---

## SOCIETÀ ANONIMA

## *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

### AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° aprile p. v., nelle Piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà:

1° Il rimborso delle Obbligazioni della serie O estratta, in ragione di L. 505 per ciascuna.

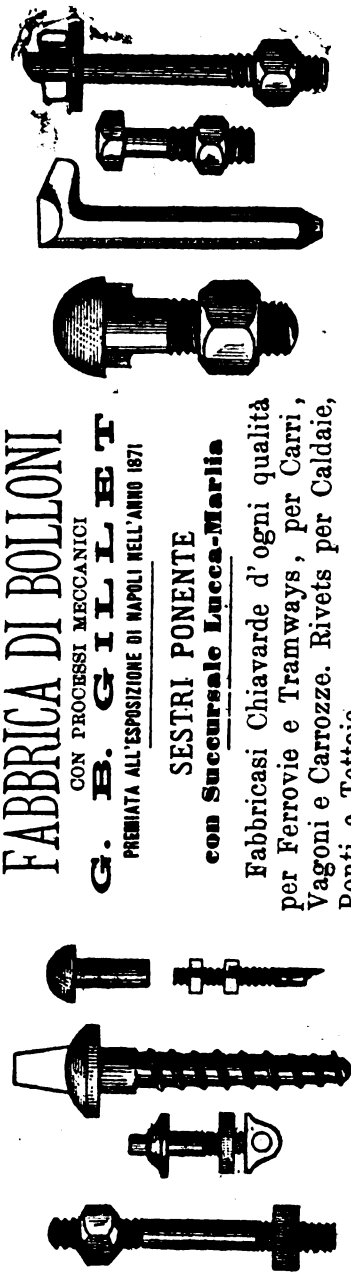
2° Il pagamento del vaglia semestrale degl'interessi al 1° aprile 1878 di L. 12.625 per ogni Obbligazione, sotto deduzione:

*a)* Per importo di ricchezza mobile del 13.20 per 100 sul detto semestre (Regio Decreto 25 agosto 1870, n. 5828) . . . L. 1.6665

*b)* Per tassa di circolazione del 1° semestre 1878, in ragione di L. 0.60 per ogni Obbligazione (leggi 19 luglio 1868, n. 4480, ed 11 agosto 1870, n. 5784) . . . » 0.3000

Totale ritenuta L. 1,9665

pagandosi così per ogni vaglia al netto la somma di L. 10.6585.

*Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

*Torino*, presso la predetta Società e presso il Banco di Sconto e Sete.

Ancona, Bari, Bologna, Genova, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Palermo, Parma, Porto Maurizio, Roma e Venezia presso la *Banca Nazionale nel Regno d'Italia.*

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle Piazze e nello stesso modo come fu praticato nell'ultimo semestre, avvertendo che i vaglia staccati non possono pagarsi all'estero che contro presentazione delle rispettive Obbligazioni.

*Roma, li* 13 *marzo* 1878.

**La Direzione.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XI. Mercoledì 27 Marzo 1878 N.° 13.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Il valico ferroviario dell'Appennino* (Cont.) — *Prodotti ferroviarii mensili* (Gennaio) — *La Ferrovia Torino-Rivoli nel* 1877 — *Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. Relazione presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *febbraio* 1878 — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Guida degli Azionisti* — *Prodotti settimanali delle strade ferrate* — *Annunzi.*

## IL VALICO FERROVIARIO DELL'APPENNINO

*(Continuazione — V. N. 12)*

### Arezzo-Cesena.

L'ing. sig. Coletti, col progetto del maggio 1875, corresse abilmente molti dei gravi difetti che presentava il tracciato della linea Arezzo-Cesena, quale era stato studiato dall'ing. Scarabelli ed esaminato dalla Commissione del 1870. I miglioramenti ottenuti col progetto Coletti furono riconosciuti dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ne indicava contemporaneamente le mende rimanenti; e la Commissione ora riferente è d'avviso, che con perseveranti studii e tenendo anche conto delle osservazioni che essa ebbe occasione di fare nella visita, il tracciato della linea Arezzo-Cesena possa infine riuscire non facile, ma almeno praticabile. Accenneremo brevemente le particolarità più notevoli.

La galleria di sommità apparisce dal progetto lunga 4 chilometri e mezzo; ma entrambi i suoi imbocchi sono preceduti da un gruppo di piccole gallerie e profonde trincee, soggette allo scolo dei valloncelli che solcano la falda, e ciò praticamente equivale ad una maggiore lunghezza della galleria principale. Verso la valle del Savio si può rimediare a ciò con qualche aumento di pendenza, come si dirà in appresso; non così sull'altro versante, e perciò la Commissione ritiene la lunghezza della galleria in 5 chilometri. Di 10 pozzi proposti, tre avrebbero 280 metri di profondità; la Commissione sarebbe d'avviso che di pozzi così eccezionalmente profondi sia da tentarne uno soltanto, limitando gli altri ai 150 metri. Si avranno due nuclei ciechi alquanto lunghi: uno di 1600 metri, e l'altro di 1400; in confronto delle altre gallerie, si potrà contare di aprire questa in 7 anni e mezzo od 8 anni.

Il punto culminante ha quota sopramarina di metri 640; l'imbocco ovest della galleria, modificato come fu accennato, corrisponderà al mulino nuovo del vallone Serra, poco sopra alla posizione assegnatagli nel progetto Scarabelli; la direzione però della galleria non è quella dello Scarabelli, ma devia verso est, e sbocca nel ramo principale della valle del Savio.

Dalla testa ovest della galleria, come è noto dal rapporto della Commissione del 1870, si scende senza gravi difficoltà per il Correzzo e Corsalone a Bibbiena, e quindi facilmente per l'Arno ad Arezzo. Dalla galleria a Bibbiena, la pendenza in progetto è del 20 per mille; inferiormente riducesi a meno del 12. Anche verso il Savio la discesa incontra sino a San Pietro in Bagno un terreno, se non facile, però saldo e sicuro. Le gravi difficoltà dipendenti dalla instabilità del terreno, per cui questa linea nella valle del Savio perde i vantaggi che la sua orografia le assegnerebbe, s'incontrano da San Pietro in Bagno a poco sotto Sarsina. Accenneremo i punti che sono più rimarchevoli.

Poco sotto San Pietro, apparisce a sponda destra la frana colossale di monte Comero; altra frana meno potente ivi esiste pure nella sponda opposta, ed il fiume scorre stretto fra le deiezioni delle due, precipitando per una ratta, la quale ha 50 metri di altezza su meno di un chilometro. Qui non vi è altro modo di porre la strada al sicuro, tranne quello di praticare una galleria a sponda sinistra, la quale comprenda tutto il tratto tra il torrente Orfio, dove appariscono argille scagliose, ed il mulino Nasi, e di più s'interni nel fianco per acquistare uno sviluppo di tre chilometri necessario per superare, con pendenza di circa il 21 per mille e non maggiore del 22, il dislivello delle due teste.

Per superare la grande frana del Comero, oltre una grande galleria di fianco, si richiede dunque pure una pendenza del 21 o 22 in sotterraneo, la quale vale pel servizio di trazione più del 25 allo scoperto. Non vi sarà dunque più

ragione per limitare la pendenza generale al 20, e si userà del 25 dove si potrà con ciò facilitare la costruzione. Con questa pendenza riuscirebbe possibile di salire per le falde delle Gualchiere e del Fossatone, anzichè per il ramo principale del Savio, cioè di collocare la galleria di sommità nella direzione assegnata dallo Scarabelli e adottata anche dall'ing. Mercanti nel progetto della linea Arezzo-Forlì, in cui avrebbe soltanto 4750 metri di lunghezza. Ma, prescindendo da ciò, si ritiene che coll'uso del 25 per mille vengano migliorate le condizioni dell'imbocco nord della galleria progettata dall'ing. Coletti nel senso più sopra indicato.

Dal torrente Orfio al mulino Salvetti per 5 chilometri di lunghezza, le frane sono meno potenti, ma si succedono quasi di continuo or sull'una, or sull'altra sponda; qui la strada non può essere stabilita altrimenti che seguendo il letto del fiume, e difendendola dal medesimo con opere opportune.

S'incontra, a circa due chilometri sotto il mulino Salvetti, l'altra grande frana di Quarto: l'ing. Coletti l'ha scansata giudiziosamente mediante una galleria di 900 m., abbastanza internata nella sponda opposta.

Da Quarto a Mercato Saraceno, l'ing. Coletti ha trovato assetto abbastanza stabile per la strada, collegando mediante opere d'arte i lembi della terrazza entro cui scorre incassato il Savio. Questi lembi sino a Sarsina sono assai corti e frequentemente alternati; più estesi e regolari appariscono verso Mercato Saraceno. Presso Sarsina però la terrazza presenta una larga interruzione, in mezzo alla quale appariscono le argille scagliose in frana. Il piano stradale avrebbe, secondo il progetto, 30 metri d'altezza sul fiume; sarà quindi necessario o di sostenerlo a quest'altezza mediante un viadotto, da farsi a travate in ferro per diminuire le difficoltà di spingere le fondazioni nel terreno sicuro, oppure di prolungare sino a Sarsina le più forti pendenze, che, secondo il progetto, incominciano a Quarto soltanto.

Dopo Mercato Saraceno, la traccia abbandona la terrazza, e si accosta al fiume. In questa discesa sarebbe desiderabile, e non apparisce impossibile e neppure difficile, di ridurre la pendenza dal 15 al 12 per mille.

Le condizioni di pendenza di questa linea sarebbero in definitiva le seguenti: pendenze ordinarie non maggiori del 12 per mille da Cesena a Sarsina per 30 chilometri; forti pendenze variabili dal 20 al 25 per mille da Sarsina a Bibbiena per 48 chilometri, di cui 30 in salita e 18 in discesa; pendenze nuovamente inferiori al 12 per mille nei rimanenti 28 chilometri tra Bibbiena ed Arezzo.

La lunghezza della linea è in totale di 106 chilometri; l'ammontare della spesa occorrente per il suo stabilimento si calcola come segue:

| | |
|---|---|
| 1° Costruzione delle due grandi gallerie L. | 15,300,000 » |
| 2° Costruzione da Cesena a Sarsina, chilometri 31 a lire 225,000 . . . . . . . » | 6,975,000 » |
| 3° Costruzione da Sarsina a Bibbiena (meno le grandi gallerie), chilom. 39 a L. 500,000 » | 19,500,000 » |
| 4° Costruzione da Bibbiena ad Arezzo, chilometri 28 a L. 100,000 . . . . . . » | 2,800,000 » |
| 5° Materiale fisso per armamento ed accessorii . . . . . . . . . . . . » | 3,900,000 » |
| 6° Stazioni estreme . . . . . . . . » | 600,060 » |
| 7° Materiale rotante ed attrezzi . . . . » | 2,538,000 » |
| 8° Spese generali (esclusi gli interessi) » | 2,987,000 » |
| Totale L. | 54,600,000 » |

**Arezzo-Forlì.**

Dopo che la Commissione del 1870 ebbe a pronunziare giudizio sfavorevole al progetto Forlì-Pontassieve, sorse quello da Forlì verso Arezzo per le valli del Bidente e dell'Arno superiore, cioè per Santa Sofia e Bibbiena.

Ove una tal linea attraversasse l'Appennino nella direzione della vetta che congiunge i detti due punti, riuscirebbe breve al pari della Pontassieve-Faenza; ma l'ing. Mercanti, incaricato degli opportuni studii, incontrò in tale direzione assai gravi difficoltà. Egli concepì allora l'idea ardita ed ingegnosa di passare, dopo Santa Sofia, dalla valle del Bidente alla conca superiore del Savio, attraversando il monte Carnaio, e di giungere, senza produrre contropendenze, allo stesso valico d'Appennino già segnalato dall'ing. Scarabelli.

Acquistando per tal modo una lunga base alla salita del versante adriatico, e scorgendo come anche presso Bibbiena la configurazione del terreno permetta di dare lungo sviluppo alla linea, l'ing. Mercanti pensò di approfittare di queste circostanze per attuare un progetto propugnato in diversi scritti di materie militari, quello cioè di costruire una linea attraverso l'Appennino, le cui pendenze non superino il 12 per mille. L'occasione era opportuna per porre questo sistema altimetrico a cimento coll'orografia dello Appennino, mentre dallo studio medesimo dovevano sortirne elementi da guidare alle correzioni. Siffatto concetto fu tradotto nel progetto formale del febbraio 1875.

Con questo andamento, lo sviluppo tra Santa Sofia e Bibbiena riesce al doppio circa della distanza rettilinea tra i due abitati, e la lunghezza della linea intiera da Forlì ad Arezzo di chilom. 123 1|2. Molte e gravi sono le difficoltà che presenta l'attuazione di tale progetto; e non può accadere altrimenti, seguendo una traccia che attraversa due giogaie, che s'appoggia alle falde montuose per 50 chilometri di lunghezza, e per quasi metà di questa sta sopra i 500 metri di altezza sul mare. La pendenza del 12 per mille domina su tutto il percorso: dessa è applicata per livellette continue della lunghezza perfino di 22 chilometri, è protratta nella lunga galleria del Carnaio ed anche in quella dell'Appennino, ed interrotta a così lunghi intervalli da brevi pianori di 200 metri, destinati al servizio di stazione.

Il vantaggio d'una mite pendenza, ricercato con gravi sacrifizii, diviene illusorio, quando si è costretti di distribuirla in tal modo; per ciò il Consiglio superiore dei lavori pubblici, esaminato il progetto, prescrisse di modificarlo, ammettendo d'aumentare le pendenze del 18 per mille. L'ingegnere Mercanti studiò le modificazioni, e comunicò alla Commissione riferente i risultati ottenuti.

Il 18 per mille venne applicato nella salita da Bibbiena alla galleria di sommità, e nel tratto di discesa dalla galleria del Carnaio a presso Santa Sofia. Tra l'imbocco sud della galleria dell'Appennino e l'imbocco nord di quella del Carnaio, e così in tutto il percorso dell'alta valle del Savio, il profilo rimane come nel primitivo progetto, e veramente non vi sarebbe modo di cambiarlo. Lo sviluppo tra Bibbiena e Santa Sofia s'accorcia, con queste varianti, di 8 chilometri, cioè 5 sul versante d'Arno e 3 su quello del Bidente.

Sul primo di detti versanti, il colossale viadotto, dapprima progettato sul torrente Archiano sotto Partina, si riduce alle proporzioni di un'opera ordinaria; ma nel resto

non si ottengono in complesso miglioramenti sensibili. Visto questo risultato, è da concludere che non vi sarebbe ragione di adottare, tra Bibbiena e la grande galleria, questo tracciato a preferenza di quello progettato per la linea Arezzo-Cesena, che riesce di altri 3 chilometri più corto e meno costoso. La Commissione riferente propone l'adozione di questo, malgrado l'aumento di pendenza dal 18 al 20 per mille, che esso richiede, e quand'anche dovesse questa, a studio definitivo, aumentarsi sino al 22, come sembra.

La galleria di sommità riescirà nell'esecuzione, per circostanze relative agl'imbocchi analoghe a quelle accennate a proposito del progetto Coletti, di alcuni ettometri più lunga di quanto è indicato in progetto; e la si ritiene della lunghezza di metri 4750, col punto culminante a m. 634.70 sul mare. Il pozzo di 200 metri, che vi è proposto, trovasi troppo vicino alla bocca nord perchè convenga tentarne la perforazione; il maggior nucleo cieco riuscirà perciò di 2000 metri, ma uno degli attacchi avrà pozzi poco profondi, che presto saranno raggiunti dall'attacco della bocca, e si potrà perforarla in 6 anni e mezzo di lavoro.

La galleria del Carnaio (situandone le bocche a conveniente profondità) riuscirà lunga 2900 metri, e sarà da perforarsi mediante pozzi della profondità non maggiore di 175 metri. Nella discesa dall'Appennino a Santa Sofia, oltre la detta seconda grande galleria, s'incontra la galleria di Corsano, lunga più di 1500 metri; altre 5 gallerie lunghe da 750 a 900 metri, ed altre 10 da 100 a 500 metri; occorrono inoltre 19 viadotti per valicare ad altezze di 40,50 ed anche 66 metri i valloni della falda, che presentano complessivamente più di 60 mila metri quadrati d'apertura Evidentemente, in uno studio definitivo d'esecuzione, sarà necessario di modificare il tracciato, aumentando principalmente, sotto Poggio alla Lastra, lo sviluppo sotterraneo. Occorrerà perciò di spezzare le livellette e forzarle al 20 o 22; in presenza delle indicate difficoltà, questo aumento di pendenza è da consigliarsi anche su questo versante.

Con siffatte modificazioni, la distribuzione delle pendenze riuscirebbe in definitiva la seguente:

La pendenza del 12 per mille resterebbe come massimo dei tratti di trazione semplice, e si avrebbero piani inclinati da servire con macchine di rinforzo, uno tra Bibbiena e Correzzo lungo 15 chilometri, e l'altro da Comarelle a Santa Sofia lungo 16, entrambi colla pendenza massima del 22 per mille, e disgiunti da un tratto di 16 chilometri a pendenze ordinarie, che comprende i due valichi. La lunghezza complessiva della linea si riduce a 112 chilometri.

La valle del Bidente, inferiormente a Santa Sofia, presenta essa pure una terrazza entro cui scorre il fiume incassato, ma non troppo elevata, ed a lembi abbastanza ampii e regolari. Presso Cusercoli però succede in questa valle, come a Sarsina, che la terrazza, da cui è guidata l'altimetria stradale, presenta una lacuna, nella quale apparisce un terreno franoso. L'ingegnere Mercanti ha progettato per attraversarla un viadotto alquanto lungo, e non sembra che si possa evitarlo altrimenti che forzando le livellette oltre il 12 per mille, il che non si saprebbe consigliare. Fa seguito a questo viadotto un altro tratto di un chilometro e mezzo circa, nel quale il terreno argilloso richiede qualche opera di consolidamento, però di non grande entità.

Oltre questo punto, la Commissione non ne ha riscontrato altro nel quale il terreno possa essere oggetto di preoccupazione sotto il rispetto della stabilità, tranne il vallone di Giona sul versante del Corsalone presso Bibbiena; la difficoltà però là neppure è grave, e del resto, adottando il tracciato inferiore per il Corsalone, sarebbe evitata.

I terreni si possono adunque ritenere per stabili e sicuri; sotto questo aspetto, le condizioni della linea Arezzo-Forlì eguagliano, se non quelle della Pontassieve-Faenza, certo quelle della Firenze-Imola.

Il capitale occorrente per lo stabilimento della linea si compone come segue:

| | | |
|---|---|---|
| 1° Costruzione del tronco Arezzo-Bibbiena, chilometri 28 a lire 100 mila | L. | 2,800,000 |
| 2° Costruzione del tronco Bibbiena-Santa Sofia, escluse le due grandi gallerie, chilometri 39 1/2 a lire 620 mila | » | 24,490,000 |
| 3° Costruzione delle due grandi gallerie | » | 11,300,000 |
| 4° Costruzione del tronco Santa-Sofia-Forlì, chilometri 37 a lire 200 mila | » | 7,400,000 |
| 5° Materiale fisso per armamento ed accessorii | » | 4,100,000 |
| 6° Stazioni estreme | » | 600,000 |
| 7° Materiale rotante ed attrezzi | » | 2,576,000 |
| 8° Spese generali (esclusi gli interessi) | » | 3,034,000 |
| Totale | L. | 56,300,000 |

## Perugia-Cesena.

Il progetto redatto dall'ingegnere Coriolano Monti, ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, per un tronco ferroviario da Bagno di Romagna a Città di Castello e Pier Antonio sotto Umbertide in Umbria, serve a dimostrare le condizioni che si incontrerebbero nell'attraversare l'Appennino, qualora la linea, che muove da Cesena per la valle del Savio, fosse condotta a sboccare in quella del Tevere, anzichè nell'Arno, affine di abbreviare il percorso verso Roma. In tale direzione, la nuova linea potrebbe allacciarsi alle esistenti, o a Terontola passando per la valle del Nicone, o con andamento più facile presso Bastia a sinistra del Tevere fra Perugia e Foligno; ma nell'intento di accorciare il percorso verso Roma, il commendatore Monti propone invece di prolungarla per Todi, sino alla confluenza del Paglia in Tevere ed innestarla a Baschi sotto Orvieto alla linea diretta per Orte a Roma.

Di linea nuova se ne avrebbero con ciò a costruire 210 chilometri.

La questione, quale è sviluppata dall'egregio autore di questo progetto nella relazione che lo accompagna, abbraccia una grande estensione del nostro sistema ferroviario, contemplando anche altre nuove linee dalla Romagna verso il Veneto e verso Verona. La Commissione riferente non ha creduto di potere entrare nel campo di considerazioni così estese, tanto più mancando gli studii necessarii per apprezzare le difficoltà che si incontrerebbero presso Todi, ed ha considerato la nuova linea tiberina come raccordata alla Perugia-Foligno nel modo ora indicato.

Dalla parte del versante adriatico, il signor Monti ha accennato come possibile di allacciare, volendo, il suo tracciato anche a quello della linea Mercanti, che pel Bidente tende a Forlì. Un tale allacciamento però riuscirebbe assai difficile, perchè bisognerebbe percorrere quasi in orizzontale tutto l'arco dell'alto bacino del Savio, compreso tra Verghereto ed il fosso di Altimeto sopra le Gualchiere di

Bagno, e poi in complesso dirigendo la linea a Forlì, non se ne migliorerebbero le condizioni. Noi considereremo pertanto la linea tiberina come innestata a quella dell'ingegnere Coletti presso Bagno; all'altro innesto presso Perugia supporremo stabilita una stazione di diramazione dalla linea esistente a cinque chilometri sopra Bastia, e la lunghezza della linea si comporrà come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Cesena - Bagno - Progetto | Coletti | chilometri | 51 |
| Bagno - Pierantonio » | Monti | » | 83 50 |
| Pierantonio - Perugia » | (mancante) | » | 20 50 |
| | | Totale chilometri | 155 » |

La linea attraversa l'Appennino alla Sella del Coronaro: di tutti i valichi ora passati in rassegna, questo è il più depresso; per contro il culmine stradale è il più elevato, toccando la quota di 676 metri sul mare.

Da ciò ne nasce che la galleria del Coronaro è, fra tutte quelle dell'Appennino che abbiamo esaminato, la più breve e la più facile a scavarsi, potendosi far pozzi dove meglio conviene, di profondità non superiore ai 150 metri, sicchè il tempo occorrente per la perforazione di questa galleria sarà non maggiore di quello necessario per la galleria sotto San Pietro, dirimpetto alla frana di monte Comero, che si calcola di cinque anni. La galleria di sommità apparisce dal profilo lunga 3210 metri; aggiungendovi altri 60 metri corrispondenti alla trincea e piccola galleria presso l'imbocco nord, riuscirà di 3270 metri. Da Bagno si arriva alla testa della galleria colla pendenza del 25 per mille; colla stessa inclinazione del 25 si scende dalla galleria lungo il Tevere sino a Capotrave; da questo punto la discesa sino a Pieve Santo Stefano sarebbe progettata col 17 per mille; però, siccome il 17 è tuttavia assai superiore al limite dei tratti a trazione ordinaria, e di più è d'uopo ancora di aumentarlo per dare alla stazione di Capotrave un'altimetria non sommergibile quale è quella progettata, così converrà considerare anche questo tratto come compreso in quelli a forti pendenze, le quali domineranno per ciò su tutto il percorso tra Sarsina e Pieve Santo Stefano per ben 46 chilometri, di cui 31 sul versante adriatico e 15 sul versante opposto.

Le condizioni di costruzione sono assai difficili da Bagno a Pieve Santo Stefano, mediocri da questo punto sino a presso Borgo San Sepolcro, facili nella tratta che segue. La Commissione ha esaminato la storica frana della Pieve, e constatato che la strada può attraversarne le deiezioni inferiori senza pericolo: come pericolosi per contro furono osservati alcuni tratti di terreno percorsi dalla traccia tra la frana suddetta ed il piano di San Pietro. La Commissione ha osservato pure che a valle di città di Castello l'altimetria stradale dovrebbe essere, rispetto al Tevere, più elevata che non è in progetto.

Tenuto conto di queste circostanze, la linea Cesena-Perugia, quantunque il progetto ne sia incompleto, può, con approssimazione sufficiente al nostro scopo, valutarsi come segue:

| | |
|---|---|
| 1° Costruzione del tronco Cesena-Sarsina (vedi linea Cesena-Arezzo) | L. 6,975,000 |
| 2° Costruzione delle due grandi gallerie | » 9,800,000 |
| 3° Costruzione del tronco Sarsina-Pieve Santo Stefano, chilometri 40 a lire 525 mila | » 21,000,000 |
| *Da riportare* | L. 37,775,000 |
| *Riporto* | L. 37,775,000 |
| 4° Costruzione da Pieve a Bastia, chilometri 78 a lire 120,000 | » 9,360,000 |
| 5° Materiale d'armamento ed accessorii | » 5,200,000 |
| 6° Stazioni estreme | » 700,000 |
| 7° Materiale rotante ed attrezzi | » 3,565,000 |
| 8° Spese generali (esclusi gli interessi) | » 3,200,000 |
| Totale | L. 60,100,000 |

*(Continua)*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Gennaio 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il prospetto dei prodotti riferibili al mese di gennaio 1878, confrontati con quelli del gennaio 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale lordo del mese di gennaio 1878 (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 11,524,258, ed è composto come segue:

| | |
|---|---|
| Viaggiatori | L. 5,474,708 |
| Bagagli | » 170,024 |
| Merci a grande velocità | » 1,150,105 |
| Id. a piccola velocità | » 4,692,344 |
| Prodotti diversi | » 37,077 |
| Totale | L. 11,524,258 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | 1877 |
|---|---|---|---|
| Ferrovie | dello Stato | L. 6,269,291 | L. 6,350,343 |
| » | esercite dalla Società Sud-Austriaca | » 1,033,335 | » 1,024,376 |
| » | Romane | » 2,510,840 | » 2,110,897 |
| » | Meridionali | » 1,554,664 | » 1,964,863 |
| » | Sarde | » 69,785 | » 74,030 |
| Ferrovia | Torino-Lanzo | » 27,119 | » 29,952 |
| » | Torino-Rivoli | » 8,898 | » 9,147 |
| » | Vicenza-Thiene-Schio | » 13,552 | » 19,628 |
| » | Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » 36,774 | » » |
| | Totale | L. 11,524,258 | L. 11,583,236 |

Si ebbe dunque nel gennaio 1878 una diminuzione totale di L. 58,978 in confronto del gennaio 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 81,052; le Meridionali di L. 410,199; le Sarde di L. 4,245; la Torino-Lanzo di L. 2,833; la Torino-Rivoli di L. 249; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 6,076.

Aumentarono invece le ferrovie esercite dalla Società Austriaca di L. 8,959; le Romane di L. 399,943; e si aggiunsero poi L. 36,774 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel gennaio 1877 non erano in esercizio.

Devesi notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel gennaio 1877 era di chil. 7942, nel gennaio 1878 era invece di chil. 8186 (2), come nel dicembre 1877, non essendosi in quel mese aperto alcun nuovo tronco.

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel gennaio 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

(1) Vedi *Monitore* N. 9 a. c.

| | 1878 | 1877 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . . . . | L. 1,693 | L. 1,780 |
| » esercìte dalla Soc. Sud-Austr. | » 1,105 | » 1,095 |
| » Romane . . . . . . . . . | » 1,524 | » 1,281 |
| » Meridionali . . . . . . . . | » 1,072 | » 1,355 |
| » Sarde . . . . . . . . . . | 350 | » 372 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . . | » 847 | » 936 |
| » Torino-Rivoli . . . . . . . | » 741 | » 762 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . . . | » 451 | » 654 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . . . . . | » 343 | » » |
| Media complessiva | L. 1,420 | L. 1,471 |

Si ebbe dunque nel gennaio 1878 una diminuzione media di L. 51, in confronto del gennaio 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 87; le Meridionali di L. 283; le Sarde di L. 22; la Torino-Lanzo di lire 89; la Torino-Rivoli di L. 21; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 203.

Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Austriaca di L. 10; e le Romane di L. 243. —

Quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto generale del mese di gennaio 1878 fu di L. 54,710, cioè con un aumento di L. 2,650 in confronto del gennaio 1877.

(2) Dobbiamo qui ripetere l'osservazione fatta nel nostro N. 9, circa l'errore tipografico incorso nel prospetto ufficiale pel dicembre 1877, indicandosi chil. 8185 in luogo di 8186: errore che si trova riprodotto nel prospetto ufficiale pel gennaio 1878. (La Red.)

## LA FERROVIA TORINO-RIVOLI

### nel 1877

Su questa breve linea di soli 12 chilometri, sempre più frequentata per la comodità che offre al pubblico colle sue molteplici corse, a tale che nel decorso anno 1877, si ebbero a numerare 68,544 treni-chilometri, daremo qui appresso alcuni dati statistici, che dimostrano come la stessa si sviluppi ognora più, e, mentre fa la comodità del pubblico, fa l'utile altresì di chi la esercisce.

È ben vero che alla eccezionalità delle stagioni dello scorso anno debbonsi in gran parte attribuire i maggiori prodotti; ma nello sviluppo ognor crescente del movimento, che non raggiunse pur anco il suo massimo, si può bene sperare che i prodotti stessi non abbiano mai a diminuire, quand'anche per le vicissitudini atmosferiche non si possa far sempre assegnamento sopra un'annata non mai interrotta di bel tempo.

Con 24 treni nei giorni festivi e 18 nei feriali in estate, con 16 nei primi e 12 negli altri in inverno, oltre ad alcuni treni speciali necessarii per portare il materiale dove più lo richiedono le esigenze del servizio, si raggiunse una media di 15.65 treni al giorno, e quindi un totale di 5712 treni nell'anno.

La composizione media dei medesimi si fu di locomotive 1.012; vetture da viaggiatori 5.905; e 1.125 tra carri da bagagli e da merci.

La percorrenza di detti veicoli in chilometri fu di 69,358 per le locomotive; di 404,756 per le vetture da viaggiatori; e di 77,165 per bagagliai e carri da merci.

I trasporti eseguiti ascesero a tonnellate 2080 di merci a piccola velocità, ed a tonn. 232 di bagagli e merci a grande velocità; col numero complessivo di 340,420 viaggiatori, dei quali il 16 1/2 0/0, cioè 55,947 di 1ª classe ed i restanti di 2ª; in media, 60 viaggiatori per treno.

La percorrenza delle merci sovraddette a piccola velocità risultò di tonnellate-chilometri 22,891, e la media per ciascuna tonnellata di chilometri 11.007. I viaggiatori percorsero in complesso 3,300,912 chilometri, ed in media chilometri 10.153 quelli di 1ª classe, e 9.607 quelli di 2.ª

Il prodotto delle merci a piccola velocità, che non rappresenta più del 2,7 0/0 dei prodotti della linea, si riscontrò in L. 3,770.88 depurato dalle tasse erariali, e quindi corrispose a L. 1.813 per ogni tonnellata trasportata ed a lire 0.165 per tonnellata-chilometro.

Il prodotto delle merci a grande velocità e bagagli fu di L. 1,597.91, quello dei prodotti diversi di L. 413.45, ed infine quello dei viaggiatori di L. 134,602 62, con un totale complessivo di L. 140,384.86.

È facile lo scorgere qual sia la fonte precipua degli introiti di questa breve linea; perchè dalle cifre sovra esposte, si può dedurre come pel 95,88 0/0 lo siano di viaggiatori, con un prodotto medio chilometrico di linea di L. 11,216.88 e di L. 1,964 per convoglio-chilometro; mentre il prodotto complessivo medio chilometrico sarebbe di L. 11,698.74, e quello per convoglio-chilometro di L. 2.048.

A titolo poi di curiosità, si giunge ancora coi calcoli ad avere il prodotto medio di un viaggiatore di 1ª classe in L. 0,589, ed in L. 0,357 quello di 2ª, ed in L. 0,0407 il prodotto di un viaggiatore-chilometro; mentre gli introiti dei viaggiatori di 1ª classe sarebbero stati di L. 32,927.75, e di 101,674.86 quelli di 2.ª

Le spese ascesero a L. 77,524.25, cioè a 6,460.35 per chilometro, ed a L. 1.13 per treno-chilometro mediamente. Le medesime vanno poi ripartite in L. 3875.90 per spese generali dell'esercizio; per traffico e movimento in L. 8343.35 spese delle Stazioni, ed in L. 8514.30 spese per i convogli; — per trazione L. 22,577.80, oltre a L. 4,101.65 per materiale; — per manutenzione e sorveglianza della strada L. 13,078.05, oltre a L. 524.15 per manutenzione fabbricati; — infine in L. 7,893.40 per spese generali dei magazzeni, e L. 8615.75 per spese generali d'amministrazione.

Se si vuol calcolare a parte la cifra delle spese di trazione e riparazione del materiale, comprendendovi quelle di stipendio e paghe dei macchinisti, fuochisti, ed officine, quelle di combustibile e di alimentazione ed untura delle macchine e dei veicoli, quelle di pulitura, riparazione e manutenzione delle macchine e dei veicoli, nonchè degli attrezzi relativi, si giunge a L. 37,490.25.

Il combustibile provvisto nello scorso anno 1877 si fu di tonn. 321.156, e di 4.123 di grassi ed olii: cioè di chilog. 4,6 di carbone e di 0,06 di grasso per ogni chilometro di macchina, e di chilog. 4,70 di combustibile per ogni treno-chilometro.

Le spese, in rapporto agli introiti, furono di L. 77,524.25 le prime, e di L. 140,384.86 i secondi; epperciò nella ragione di 0,55 quelle su questi, con un utile di L. 62,830.61 per far fronte agli interessi ed all'ammortamento del capitale speso ed al rinnovamento del materiale.

*Il Direttore dell'esercizio*
Ing. L. Raimondo.

# SOCIETÀ GENERALE DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

**RELAZIONE** *presentata dal Consiglio di Amministrazione nell'Assemblea generale ordinaria del* 14 *febbraio* 1878.

Signori,

Per le vicende politiche ed economiche che travagliarono l'Europa intiera durante l'anno decorso, non avemmo occasione di occuparci di nuove importanti operazioni, le quali possano meritare la speciale vostra attenzione. Secondando però le viste del Governo, abbiamo dato opera lunga e assidua allo studio del progetto di riordinamento generale delle ferrovie del Regno, di cui vi faremo cenno in appresso.

Come per il passato, procurammo di tenere costantemente impiegati i capitali della Società nel modo che ci appariva più sicuro e proficuo, partecipando anche con quelli Stabilimenti stranieri, coi quali siamo in amichevoli rapporti, a qualche operazione bancaria di non lunga durata.

Veniamo intanto, come di consueto, a tenervi parola degli affari nei quali il vostro Stabilimento è maggiormente interessato, per quindi esporvi le risultanze dell'esercizio del 1877, che crediamo debbano ottenere colla vostra approvazione il pieno vostro soddisfacimento.

Operazioni di Banca. — Le Direzioni delle tre Sedi di Torino, Genova e Roma sono da noi autorizzate ad occuparsi unicamente di operazioni di Banca e di arbitraggi.

Esse seppero usufruire dei capitali loro assegnati, per modo che hanno potuto proporzionatamente contribuire agli utili conseguiti dalla vostra Amministrazione, i quali utili sono compresi nelle rispettive categorie al Conto Perdite e Profitti.

Strade ferrate Italiane. — Conservammo quell'interesse, che la vostra Società possiede in quella delle Strade Ferrate Meridionali.

Voi sapete come già da tempo sia universalmente riconosciuta la necessità di dare un regolare e definitivo assetto alle ferrovie del Regno.

Col riscatto delle linee dell'Alta Italia, delle Romane e delle Meridionali, il Ministero, in obbedienza alle deliberazioni del Parlamento, si occupò dello studio di sì grave materia, e venne nel concetto di dividere le linee continentali in due grandi reti; una ad oriente e l'altra ad occidente della penisola, affidandone l'esercizio all' industria privata.

All'attuazione di un tale progetto occorrevano due Società italiane; e di lì è sorta l'idea, che per una si dovessero mantenere associati i capitali degli azionisti della Società delle Meridionali, mentre per l'altra si sarebbe provvisto mediante formazione di un nuovo gruppo e la riunione di nuovi capitali. — Le due Società dovevano necessariamente avere eguale importanza.

Il vostro Istituto fu chiamato ad occuparsi di tale argomento, e, di concerto con altri, assunse l'impegno di raccogliere il capitale di quella nuova Società, la quale era necessario costituire perchè esercitasse la linea Mediterranea.

Crediamo superfluo di intrattenervi di tutto ciò che fu fatto dopo di pubblica ragione. Ci è grato soltanto potervi dire come, per la posizione che abbiamo saputo acquistarci, ci fu facile ottenere largo concorso; per modo che, per quanto la vostra Società sia firmataria del contratto col Governo, non ha potuto conservare nella impresa che un decimo circa del capitale riunito.

Le relative Convenzioni erano già presentate alla Camera allorchè, in seguito alla improvvisa immensa sciagura che colpiva l'Italia e commuoveva per venerazione tutta Europa, chiusa la Sessione legislativa, rimase nuovamente sospesa la definitiva soluzione del problema ferroviario.

Ma noi non possiamo mettere in dubbio che, aperta la nuova Sessione, Ministero e Parlamento provvederanno colla maggiore sollecitudine alla definitiva sistemazione di tanti interessi importantissimi, da sì lungo tempo con danno universale sospesi.

I proventi del tronco di strada ferrata da Torreberetti al Gravellone furono nell'anno decorso superiori a quelli del 1876.

Nell'anno 1877, i prodotti della linea ferroviaria da Alessandria ad Acqui non furono inferiori a quelli dell'anno precedente; era perciò fondata la fiducia, che noi abbiamo sempre avuto in un progressivo miglioramento dei medesimi.

Società Italiana per il Gaz. — Nell'anno decorso abbiamo realizzato con benefizio una parte delle Azioni che possedevamo. Conserviamo però sempre un interesse in questa Società, giacchè essa prosegue nella via di miglioramento, e fa sperare sempre buoni risultati.

Il dividendo del primo semestre dell'anno 1877 fu di lire 25 per cadauna Azione, e crediamo potersi ritenere che non inferiore sarà quello del 2° semestre.

Società Anonima per la vendita di Beni del Regno d'Italia. — Questa Società prosegue regolarmente nelle sue operazioni, dalle quali ritrasse per l'annata 1877 resultati poco dissimili da quelli dell'anno precedente.

Società anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi. — Per quanto non sia stato ancora da questa Società presentato ai suoi azionisti il bilancio dell'esercizio testè decorso, pure sono garanzia di soddisfacenti resultati le vendite ottenute nell'anno, le quali ascesero per le provincie del Continente e della Sardegna a L. 133,695,305.30, rimanendo invariato il canone che la Società corrisponde allo Stato.

Come vi dicemmo nella Relazione precedente, fu in questo anno completamente estesa alle isole della Sicilia la legge per la privativa del tabacco.

Per gli accordi intervenuti col R. Governo, la gestione del monopolio nelle provincie siciliane è tenuta ad ogni effetto distinta, essendo essa regolata dalle speciali discipline stabilite colla Convenzione del 26 gennaio 1875.

Sarà quindi presentato separatamente il rendimento dei conti di questa gestione, nella quale, come sapete, sono in partecipazione taluni caratisti pel complessivo capitale di L. 510,000.

Mentre attendiamo di conoscere i risultati, ci conforta il rilevare che le vendite, di fronte alle difficoltà che potevano temersi nel primo anno di esercizio, in un paese nel quale il tabacco non fu finora soggetto al regime di monopolio, ascesero a L. 7,820,929.79.

Il Governo volendo per ragioni finanziarie procedere ad un rimaneggiamento delle tariffe di vendita dei tabacchi, la Società della Regìa cointeressata, accondiscendendo alla volontà del Governo, ha stipulato quella Convenzione, che fu per essa Società resa definitiva col voto della sua Assemblea generale del 2 corrente.

Imprese di costruzione (*Ferrovie Meridionali*). — Eliminate, come vi dicemmo nella precedente Relazione, tutte le eccezioni pregiudiciali sollevate dinanzi al Tribunale di commercio di Torino dalla Impresa Gargiulo, De Rosa e Cottimisti contro la relazione presentata dal Collegio dei periti, si discute ora dinanzi al Tribunale stesso sul merito della medesima.

Alle obbiezioni degli avversarii, i quali vorrebbero una nuova perizia, vennero opposte dalla Amministrazione incaricata della liquidazione valide ragioni, corroborate dal parere di valenti ingegneri, per dimostrare la legalità e giustizia del documento attaccato.

Non crediamo possa ormai farsi lungamente attendere la decisione del Tribunale, e confidiamo che sarà favorevole alla Impresa.

(*Ferrovia Ligure*). — La vertenza insorta fra i liquidatori della Società e quelli dell' Impresa del ramo di Levante, circa l'applicazione del lodo pronunciato dagli arbitri sul metodo a seguirsi nel conteggio degli interessi sulle anticipazioni, fu risolta dai mandatarii nominati di reciproca confidenza con pieni poteri per definire tale questione.

Accettate in massima le basi proposte dalla Società, su queste venne liquidata la somma, che per tale titolo competeva alla medesima.

legami, di non paralizzare l'azione amministrativa nell'importantissimo ramo delle strade ferrate, colla preoccupazione per l'industria privata della breve e incerta durata dell'esercizio. Nè il Parlamento potrà, mi sembra, opporsi all'accettazione d'una proposta che la situazione impone, volere o volare. —

Il trattato di commercio conchiuso tra l'Italia e la Francia il 6 luglio dello scorso anno, che è posto all'ordine del giorno dell'odierna seduta del Parlamento, essendo noi oramai pervenuti all'ultima ora del tempo utile per la ratifica, dovrà essere letto ed approvato, piuttosto che discusso. Vero è che l'abilità e la provetta esperienza dei nostri antichi negoziatori, e che la proposta approvazione del trattato esaminato da una Commissione parlamentare, tanto autorevolmente presieduta dal Sella, e tanto competentemente rappresentata dal relatore Luzzatti, ci possono essere cagione a bene sperare.

Nullameno egli è a rammaricarsi profondamente che, per fatalità di avvenimenti e colpevoli indugi governativi, la Camera sia costretta a porre semplicemente la firma e la polvere sopra un atto sì ponderoso e gravido di conseguenze per la nazione. —

La Stazione definitiva d'Ozieri, in Sardegna, disterà ancora parecchi chilometri dalla città, locchè naturalmente spiace a quella popolazione; e Municipio e deputati s'interposero presso il Ministero e la Società delle strade ferrate Sarde, acciò fosse scelta una località più prossima. Ma, riconosciuta l'impossibilità di andare incontro ad una spesa ingente per ottenere un vantaggio sproporzionatamente inferiore, si immaginò un congiungimento della Stazione colla città mediante un *tramway*, che la Società stessa è disposta a costrurre ed esercitare a favorevoli condizioni, per deferenza verso l'isola in generale e verso Ozieri in particolare.

In seguito a questi preliminari accordi, nulla più si oppone all'approvazione del progetto per il tronco da costruirsi dall'attuale Stazione provvisoria alla Stazione definitiva d'Ozieri, che misura 5120 metri di lunghezza complessiva, ossiano m. 3937.19 in rettilineo, e m. 1182.81 in curva; 3000 m. è il massimo raggio, 450 il minimo, ed anzi vi sono queste due sole curve in tutto. La massima pendenza della strada è del 12 per mille. Vi ha, fra le altre, una trincea profonda m. 3.80, e fra gli altri un argine elevato m. 3.28; finalmente un ponte di m. 10 di luce a travate in ferro sul rio di Ardara, oltre a 10 manufatti di secondaria importanza.

Gli azionisti dell'anzidetta Società sono convocati in adunanza generale ordinaria per sabbato; e dacchè parrà loro l'evidenza delle migliorate condizioni sociali, grazie all'energia spiegata e alla savia iniziativa del nuovo Consiglio di amministrazione, lo conforteranno con un voto di meritata lode e piena fiducia. —

Il passaggio dei convogli carichi dei cannoni da cento tonnellate destinati all'Arsenale della Spezia indusse il timore di possibili danni sopra alcuni ponti metallici situati lungo la ferrovia ligure fra Genova e la Spezia; onde si provvide al loro rafforzamento, ed il relativo progetto venne testè approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il quale esaminò pure in settimana, dichiarandosi favorevole, i seguenti disegni: la sistemazione della sponda destra del Tevere da Ponte Sisto a Ponte Rotto; la sistemazione degli argini destro e sinistro del canale di Pontelungo nella provincia di Padova; i perimetri consorziali per le arginature di 2ª categ. a destra del Sile, a sinistra del Livenza, ed a destra del Piave nelle provincie di Treviso e Venezia; opere di consolidamento di rilevati e trincee nei tronchi ferroviarii di Grassano-Trevigno, Favarotta-Licata, Villarosa-Sª Caterina e Taranto-Reggio nelle linee Calabro-Sicule; e finalmente parecchie costruzioni di strade provinciali. B.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

**L'orario generale per le Ferrovie dell'Alta Italia andrà in vigore col 4 aprile prossimo, semprecchè non intervengano disposizioni contrarie.**

In seguito alle istanze di molti espositori che concorrono all'Esposizione universale di Parigi, parecchie Camere di commercio hanno fatte pratiche presso il Ministero dell'interno per ottenere una proroga del termine prefisso all'ammissione nel recinto della Esposizione medesima degli oggetti ivi destinati; il qual termine, come abbiamo già detto, dovrebbe spirare col 31 marzo cadente.

Crediamo che il Governo italiano abbia già ufficiato il Commissariato generale francese per la Esposizione secondo il desiderio espresso dalle nostre Camere di commercio, e vogliamo sperarne un esito pienamente favorevole.

Il nuovo Ministero si è finalmente costituito, sotto la presidenza dell'on. Cairoli. A capo dei lavori pubblici venne nominato l'ing. comm. Baccarini, e noi non possiamo che felicitarci di questa scelta ed augurarne bene per l'importante amministrazione a lui affidata (V. la nostra *Corrispondenza di Roma*).

In quanto alla grande quistione ferroviaria, non possiamo ora che riferire il sunto telegrafico delle parole ieri pronunciate alla Camera dall'on. Presidente del Consiglio, riservandoci di ritornare con più agio sull'argomento:

Circa la questione ferroviaria, dice che la forza delle circostanze indica la più naturale soluzione. Nella impossibilità di discutere in tempo le Convenzioni stipulate, manifestasi la opportunità di separare le Convenzioni per l'esercizio dal progetto delle nuove costruzioni. Si proporranno, a risolvere il gravissimo problema relativo alle linee costruite, la nomina di una Commissione d'inchiesta parlamentare, e ad un tempo una legge per l'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia. Quanto alle nuove costruzioni, soprattutto nelle provincie più deficienti di viabilità, non havvi dubbio che la loro urgente necessità è ammessa da tutte le provincie dell'Italia per impulso di affetto e sentimento di giustizia e per solidarietà di dovere; e quindi saranno senza indugio presentate le proposte relative.

Soggiunge che, per sopperire alle spese, il Ministro delle finanze indicherà i mezzi opportuni, senza ricorrere a provvedimenti eccezionali. Egli può intanto esprimere la convinzione che il pareggio, raggiunto con tanti sforzi, non sarà menomamente compromesso.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Meridionali.** — Il 20 corr. ebbe luogo in Firenze l'annunciata assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali: assemblea di seconda convocazione, non essendo riuscita valida, per mancanza di numero, quella convocata il 28 febbraio scorso.

Erano presenti 81 azionisti, rappresentanti 46,417 Azioni, con 725 voti.

L'Assemblea ha preso alla unanimità le due seguenti deliberazioni :

1° Ha approvato le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1876, con l'atto addizionale del 20 novembre 1877.

2° Ha approvato la Convenzione 20 novembre 1877, colla quale la Società italiana per le Strade ferrate Meridionali si è obbligata ad assumere l'esercizio della rete ferroviaria dell'Adriatico.

**Ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino.** — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 14 mese stesso, con cui la Società per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino, per la costruzione d'uno stabilimento di bagni e d'un magazzino generale, e per le operazioni commerciali e industriali affini — la quale Società si costituì in Roma col titolo di *Società anonima di Fiumicino per la ferrovia, terreni e bagni*, colla durata di 90 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di lire 1,500,000 diviso in n. 10,000 azioni da lire 150 ciascuna, — è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

**Ferrovia Viterbese.** — Leggiamo nella *Libertà* del 22 corr., che nella recente deliberazione presa dal Consiglio comunale di Viterbo circa gli studii per la ferrovia, il Consiglio stesso ha manifestato il fermo proposito che debbano intavolarsi trattative col Municipio di Soriano per la formazione di un Consorzio, che provvegga appunto a quegli studii. È una deliberazione savia e ragionevole, la quale, senza compromettere menomamente gl' interessi di Viterbo, tutela quelli degli altri più importanti paesi del circondario.

Poichè parliamo di questo argomento, vogliamo qui pure rammentare che il Comune di Soriano nel Cimino si è rivolto eziandio al Municipio di Roma per invitarlo ad entrare nel Consorzio, e che aspetta da Roma una risposta favorevole. Confidiamo che sarà tale, e che, tanto nella Giunta, quanto nel Consiglio di Roma, si comprenderà la importanza di favorire tutto ciò che, migliorando le condizioni economiche della nostra città, può preparare altresì e rendere più facile la sua trasformazione edilizia.

**Ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba.** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 7 mese stesso, con cui la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Milano, col titolo di *Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba* — colla durata di 90 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale di lire 2,250,000 diviso in numero 4500 azioni da 500 lire ciascuna, — è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

**Tramway Monza-Besana-Monticello.** — La *Perseveranza* dice che l'adunanza degli interessati alla costruzione di una nuova e più celere comunicazione fra Monza e il centro della Brianza, ebbe luogo domenica, 17 corr., presso il notaio sig. dottor Luigi Morandi, e fu presieduta dall'onor. sig. Luigi Viarana, deputato al Parlamento.

Scopo della riunione era di udire dapprima la relazione della Commissione tecnica, a cui erasi dato incarico, nell'adunanza preparatoria del 23 ottobre scorso, di presentare un progetto di massima all'intento indicato; e per procedere quindi alla discussione sul medesimo ed alla scelta di un Comitato promotore.

La Commissione tecnica avendo presentato due progetti distinti, l'uno per una ferrovia a binario ridotto, l'altro per un *tramway* con trazione a vapore, si diede lettura di entrambe le relazioni; ed in seguito alla discussione sul più conveniente fra i progetti medesimi, l'adunanza si dichiarò quasi unanime in favore del progetto di *tramway*.

Si procedette quindi alla nomina del Comitato promotore, a cui fu deferito il più ampio mandato per raggiungere il desiderato scopo ; ed esso risultò composto dei signori : conte Gian Luca Della Somaglia, deputato — deputato Luigi Viarana — Daniele Cressini — Gaetano Bolter — Giulio Fumagalli — Luciano Manara — Gaetano Vimercati — Giacomo Magretti — prof. C. Clericetti — conte Luigi Greppi — Enrico Galli — Carlo Bernago.

**Tramways Milano-Magenta, Sedriano-Cuggiono-Castano.** — La *Lombardia* dice che la sottoscrizione delle Azioni di questo *tramway*, aperta presso la Banca popolare di Milano, procede alacremente, dimodochè si ritiene che anche prima del termine fissato pel 31 marzo corr., tutte le azioni saranno coperte.

E ciò è naturale, trattandosi di un'operazione diligentemente studiata e condotta sotto il patrocinio di tante egregie persone, e che presenta serie garanzie ai sottoscrittori di dare, oltre agli interessi, un esteso dividendo.

**Tramways di Genova.** — La Società del *tramway* ha messo già in servizio le vetture *giardiniere*, capaci di contenere ben 40 persone.

A proposito del *tramway*, il *Movimento* dice che la Società pare intenzionata di stabilire un servizio per trasporti di merci con appositi carri, come già si praticò con esito brillante in altre città.

**Ferrovia Pisa-Genova.** — Al *Piccolo* si annunzia telegraficamente da Pisa, che il 22 corr., alle 4 pom., è stato felicemente compiuto il varamento del gran ponte metallico a doppio binario sul Serchio presso Migliarino, per la ferrovia Pisa-Genova.

Questo ponte, lungo 75 metri, è stato eseguito nell'opificio meccanico di Castellammare dell'*Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche*, diretta dall'ing. A. Cottrau, e collocato in opera sotto la direzione del sig. I. Martorelli, ingegnere della detta Impresa.

**Ferrovie di Sicilia.** — L'8 aprile p. v., presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento nel tronco ferroviario Villarosa-S.ª Caterina, compresi nel 2.o lotto, per il presunto importo di lire 48,410, giusta il progetto del 1.o marzo 1878 approvato dal Ministero dei lavori pubblici. I lavori dovranno esser compiuti entro 3 mesi.

Gli aspiranti all'appalto dovranno depositare nella Tesoreria provinciale la somma di lire 2400 in biglietti di Banca, o in buoni del Tesoro, o in rendita del Debito pubblico dello Stato.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della linea Canicattì-Caldare, compreso fra la Stazione detta di Madonna dell'Aiuto (Canicattì) e quella di Racalmuto, della lunghezza di m. 14,919.39, in diminuzione della somma di L. 1,793,216.10, così ridotta in seguito al ribasso ottenuto nel precedente incanto. I lavori dovranno essere compiuti nel termine di 24 mesi. Gli aspiranti dovranno presentare un deposito interinale di L. 74,000; e la cauzione definitiva è fissata in L. 161,000 in numerario o rendita D. P.

— Da Palermo, 22, scrivesi all'*Opinione* :

Per la quistione della ferrovia diretta da Palermo a Catania, l'ingegnere Cavallari ha diggià letto in pubblica adunanza una sua memoria per combattere l'opuscolo dell'ingegnere Mottura.

Oggi ha luogo in Palermo l'inaugurazione della prima linea della ferrovia a cavalli, e domani sarà aperta al pubblico esercizio.

**Ferrovia Catania-Siracusa** — Sulla caduta della travata metallica al ponte S. Leonardo annunciata da alcuni giornali, l'ing. A. Cottrau diresse al *Piccolo* di Napoli

una lettera, da cui togliamo quanto segue, in relazione alla notizia da noi data nel nostro numero precedente:

Il 17 corr. la *travata* era varata, ossia già era compiuta l'operazione più difficile e la sola rischiosa del lavoro, che l'ingegnere R. Ciccarelli, con sì grande abilità ed energia, aveva sino a quel punto diretto.

Il ponte adunque era ultimato, e tanto ultimato, che il 19 corr. le Ferrovie Meridionali mi chiesero telegraficamente il permesso di passarvi sopra con i treni della linea Catania-Siracusa, al che io annuii ben volentieri. Tutto procedeva adunque benone, quando ieri (21) improvvisamente mi giunse un telegramma annunziantemi che la travata era caduta nel fiume. Come sia avvenuto il fatto, è cosa che sarà probabilmente chiarita dall'inchiesta che ora si farà; ma per me è inconcepibile (ammenocchè non vi sia stato un cedimento nelle murature degli spalloni), attesochè già il ponte riposava su *tre* dei suoi quattro cuscinetti definitivi, e non occorreva più che abbassarlo di soli 20 centimetri su uno dei lati della *spalla sinistra* per farlo riposare definitivamente sull'ultimo cuscinetto.

— La *Gazz. di Catania*, del 22, aggiunge:

Due poveri operaj restarono morti, uno dei quali venne orribilmente sfracellato; altri sei restarono più o meno feriti.

Dei morti, l'uno era lentinese, e l'altro piacentino.

Saputa la notizia in Lentini, successe nel paese un ammutinamento contro l'ingegnere Ciccarelli, che fin dal primo momento diedesi alla fuga. Temesi che siasi suicidato, non avendosi avuto fin'oggi di lui alcuna notizia.

Ieri stesso le nostre Autorità si recarono sul luogo; ma i feriti erano già stati trasportati in Lentini.

**Conferenze ferroviarie.** — Leggiamo nella *Libertà* del 26:

Il comm. Martorelli, ispettore generale delle Ferrovie Romane, in seguito all'invito della Lega dell'istruzione del popolo, terrà in Roma il mercoledì d'ogni settimana, a partire dal 27 corr., una conferenza sopra argomenti di precipuo interesse in materia di ferrovie. Le inscrizioni per assistere alle conferenze si ricevono nelle librerie Bocca e Loescher al Corso e nella Scuola degli agenti ferroviarii in piazza del Biscione.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — A proposito dell'annunciata sottoscrizione del trattato complementare per la ferrovia del Gottardo, per parte della Confederazione e dei rappresentanti della Germania e dell'Italia, scrivono da Berna al *Journal de Genève*:

I rappresentanti degli Stati interessati pel Gottardo hanno finalmente firmato la ratifica del trattato complementare adottato dalla Conferenza di Lucerna, però colla riserva che questa ratifica non sarà sottoposta all'approvazione delle Camere, che quando la Svizzera avrà raccolti gli ultimi 8 milioni posti a suo carico: somma che si trova in generale troppo elevata, specialmente in presenza di una prima sovvenzione di venti milioni. Questa ratifica, alla quale si attendeva il Consiglio federale, poichè era già stato prevenuto officiosamente che la Germania e l'Italia ammettevano le basi presentate dalla Conferenza di Lucerna, non può essere considerata che come una pura e semplice formalità. Tuttavia, il compimento di questa formalità prova che tutti i rumori sparsi da lungo tempo sulle intenzioni degli Stati stranieri sono senza fondamento.........

Nell'ora attuale, non v'ha alcun motivo per far temere alla Svizzera delle difficoltà o delle esigenze, che, del resto, non si legittimerebbero in nessun modo. Gl'interessi degli Stati sovvenzionanti sono identici, e ciò che desiderano in oggi è il compimento dell'opera che hanno patrocinato, e che non possono abbandonare, dapprima perchè ciò è nel loro interesse, poi perchè si esporrebbero al rimprovero di aver agito con estrema leggerezza. In quanto all'idea di cercare querela alla Svizzera a proposito del Gottardo, non val la pena, credo, di soffermarvisi, atteso che, quando si è giunti a ciò, è sempre facile di trovare un pretesto qualunque, legittimo o no.

D'altra parte, la quistione del Gottardo è ben lungi dall'essere sciolta, malgrado le buone disposizioni della Germania e dell'Italia, tanto più che parecchi dei Cantoni interessati, essendo più o meno colpiti da disastri ferroviarii, si trovano in cattiva posizione per domandare nuovi sacrificii, il che spiega la poca sollecitudine che mostrano di occuparsi delle loro sovvenzioni.

I Cantoni però finiranno col realizzare una parte della somma posta a loro carico dalla nuova ripartizione, ma è assai dubbio che possano riunirla per intiero. Inoltre si è ancora nell'incertezza circa le intenzioni degli azionisti relativamente ai loro ultimi versamenti, e si trova generalmente che il Consiglio federale avrebbe dovuto dichiarare nettamente ai Cantoni che dovevano fare un ultimo sforzo, e che, in quanto a lui, non prenderebbe l'iniziativa di una domanda di sovvenzione alle Camere federali.

L'idea di una sovvenzione federale è affatto impopolare qui, come in quasi tutta la Svizzera, ed il Consiglio federale non può ignorarlo. Ora, se le Camere respingono la sovvenzione, il che è a presumersi, o se, in caso contrario, il popolo rifiuta di ratificarla, ciò che è quasi certo, si avrà perduto inutilmente un tempo prezioso, e si dovrà pensare a nuove combinazioni.

— Nella seduta del 15 corrente, il Gran Consiglio del Cantone di Zurigo ha accettato, con 159 voti contro 42, la nuova sovvenzione per la ferrovia del Gottardo.

— Il Governo di Basilea-Città, in vista del punto in cui si trova attualmente la quistione della ferrovia del Gottardo, ha risolto di presentare alle Autorità supreme del Cantone la seguente proposta:

« Il Gran Consiglio del Cantone di Basilea-Città autorizza il Governo a rilasciare al Consiglio federale la dichiarazione che il Gran Consiglio è pronto a partecipare per franchi 600,000 alla sovvenzione suppletoria per l'impresa del Gottardo alle condizioni contenute nella circolare del Consiglio federale del 19 gennaio 1878 ».

— Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 19, dice che il Consiglio federale chiese dai Cantoni sovvenzionanti la ferrovia del Gottardo una dichiarazione per la metà di maggio circa alla loro partecipazione alla sovvenzione suppletoria.

— La Direzione della Ferrovia del Gottardo annuncia che, siccome la ricostituzione finanziaria dell'impresa del Gottardo non avrà la sua realizzazione col 31 marzo corrente (epoca fissata per il versamento del residuo importo della quarta rata sulle Azioni della ferrovia del Gottardo); e ritenuto, d'altronde, che gli organi amministrativi della Compagnia non vogliono obbligare gli azionisti a saldare la quarta rata prima dell'avvenuta ricostituzione dell'impresa, così vien prorogato di altri tre mesi, vale a dire sino al 30 giugno 1878, il termine finale che fu stabilito al 31 marzo 1878, per il versamento del residuo importo della quarta rata sulle Azioni.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 18.40 (roccia dura, poca pressione); dal lato di Airolo m. 5.70 (armatura); in totale metri 24.10, e m. 3.45 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — Parecchi rappresentanti di Banche svizzere e francesi e dei delegati della Nord-Est hanno firmato a Parigi una Convenzione, allo scopo di fondare una Banca Svizzera delle strade ferrate, la cui prima operazione sarà di fornire alla Nord-Est dei fondi per adempiere i suoi impegni allo scadere dei tre prossimi anni, nonchè 54 milioni per le nuove costruzioni da eseguirsi entro il 1885, contro deposito di Obbligazioni della Nord-Est di prima o seconda ipoteca. La nuova Banca si occuperà pure della conversione degli altri prestiti della Nord-Est scadenti più tardi.

La definitiva costituzione è subordinata alla creazione di un'ipoteca sulla rete della Società. La ratifica di questa Convenzione sarà sottoposta all'Assemblea generale degli azionisti.

**Ferrovie tedesche.** — Un telegramma da Berlino, 23, dice che la Dieta incominciò a discutere le modificazioni dell'organico dei Ministeri.

Bismark difese soprattutto la creazione del Ministero delle strade ferrate; disse che bisogna finalmente riorganizzare l'amministrazione delle strade ferrate, altrimenti egli non potrebbe più restare in servizio.

**Ferrovie francesi.** — Nella scorsa settimana dovevasi discutere alla Camera dei deputati di Francia il progetto di legge per la dichiarazione di utilità pubblica, e concessione alla Compagnia del Nord, delle ferrovie da Lens a Don ed Armentières, e da Valenciennes al Cateau.

Ma il sig. Wilson presentò un controprogetto, secondo il quale lo Stato s'incaricherebbe della costruzione di questa linea, lasciando riservata la questione dell'esercizio. Il controprogetto venne rinviato all'esame della Commissione.

— Il Senato nominò la Commissione speciale che deve esaminare il progetto di legge, votato nella settimana precedente dalla Camera, circa le Convenzioni passate tra il Ministro dei lavori pubblici e le Compagnie delle strade ferrate secondarie.

I commissarii eletti sono i signori: Paris, de Ventavon, Feray, Hubert-Delisle, il generale Billet, Arbel, Calmon, Buffet ed il barone di Larcinty. Sei commissarii sono favorevoli al progetto del ministro Fraycinet; un settimo, il sig. Paris, è partigiano del riscatto, ma chiede che si modifichi l'art. 4.o relativo all'esercizio provvisorio. I signori de Ventavon e Buffet sono ostili alla legge. Il signor Buffet si è specialmente dichiarato contrario al progetto dei quattro miliardi, contro l'esercizio governativo, e contro la questione delle tariffe in mano allo Stato.

La Commissione si è riunita immediatamente, ed ha costituito il suo Ufficio, nominando il signor Hubert-Delisle presidente ed il signor Paris segretario.

— Il Consiglio superiore delle vie di comunicazione si occupò, nella seduta di venerdì scorso, delle tariffe differenziali sulle ferrovie, per ciò che riguarda i viaggiatori, e delle tariffe della stessa categoria applicabili alle merci sulle linee, a diversi percorsi, che servono concorrentemente due punti medesimi della rete.

La relazione venne presentata dal signor Boureille, già segretario generale del Ministero. Il Consiglio rinviò il seguito della discussione alla seduta di sabbato; ma frattanto ha deliberato che le accennate quistioni, così difficili e complesse, prima d'essere risolute, dovranno rinviarsi all'esame della Sotto-commissione ferroviaria.

**Ferrovie in Algeria.** — Il *Courrier de Setif* annuncia che fra due o tre mesi al più tardi, si porrà all'asta la costruzione del 1.o lotto del Grand-Central, compreso tra Setif e Bordj-Bon-Arreridj. I lavori di questo tronco, di circa 30 chilometri, saranno incominciati simultaneamente dalla Stazione di Setif sino al passaggio dell'Oued-Tikestir.

Una seconda asta nell'autunno completerebbe l'opera sino alle porte di Bordj-Bon-Arreridj.

Dicesi pure che gli studii della linea diretta da Setif a Bougie sono molto avanzati, e che s'incontrarono minori difficoltà di quelle che si supponevano per passare dalla valle del Bon-Sellem in quella dell'Oued-Amacin. Inoltre temevasi d'esser costretti al traforo di un tunnel di 4 a 5 chil. sotto il Dra-el-Arba; ma le ricognizioni eseguite hanno poi dimostrato che il tunnel non potrà eccedere i 1800 m. ed i raggi delle curve più brevi non avranno meno di 300 m. di raggio. In tali condizioni, la linea non solo è possibile, ma sarà facilissimo percorrerla con treni a grande velocità, ed il suo costo chilometrico non oltrepasserà i limiti ordinarii.

**Aggressione sulle ferrovie d'America.** — Leggesi nel *Journal des Débats*:

Il 15 febbraio scorso, un convoglio direttissimo è stato fermato e svaligiato da una mano di briganti, sopra la ferrovia centrale del Texas. Presso alla Stazione d'Allen, un uomo saltò sulla locomotiva senza dire verbo, ma tenendo in ciascuna mano un revolver, che appuntò al capo del macchinista e del fuochista. Frattanto cinque uomini mascherati pigliavano d'assalto il vagone postale, non senza incontrare una vigorosa resistenza da parte dell'impiegato, il quale tirò tre colpi di revolver, e uccise uno dei briganti. Gli altri però, senza commuoversi di questo incidente, tagliarono la corda della campana di allarme, disgiunsero il vagone dal rimanente del convoglio, e costrinsero l'impiegato ad aprire le sue casse.

I viaggiatori poterono nascondere in fretta i loro oggetti i più preziosi, e loro non è stato fatto alcun male. Gli uomini mascherati presero, nelle casse del vagone postale, L. 15,000 in oro e in biglietti di Banca; poi il capo della banda diede l'ordine della ritirata. I briganti si sono allora slanciati sopra i cavalli, che stavano aspettandoli a qualche metro di distanza dalla Stazione, e partirono quindi al galoppo nella direzione nord-est.

## Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 24 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), la Società americana con sede a New-York, denominata *New-York Life Insurance Company*, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo, e previa una cauzione di 25,000 lire di rendita 5 p. 0[0 D. P.

**Aggiudicazioni definitive.** — Sappiamo che la Casa di costruzioni metalliche Tardy, Galopin Süe e Jacob di Savona è rimasta, in questi ultimi giorni, definitivamente aggiudicataria dei lavori seguenti:

Paratoje in ferro alla Fossa di Polesella in provincia di Rovigo;

Pensalina in ferro per la Stazione di Caltanissetta;

Condotta d'acqua di Montenero di Bisaccia in provincia di Molise;

Ponte a travate metalliche sul Chisone in provincia di Torino.

**Costruzioni navali in Italia.** — Dal Ministero della marina ci è pervenuta la statistica dei bastimenti varati dai cantieri mercantili italiani nell'anno 1877.

Da essa si rileva che i bastimenti di portata superiore alle 10 tonnellate varati dai cantieri mercantili dello Stato nell'anno 1877 furono 202, della capacità di tonnellate 38,794 e del valore approssimativo di L. 10,857,690.

Di essi, 201 erano a vela ed uno solo a vapore.

Lo scafo di tutti i suddetti bastimenti era di legno.

Per l'importanza delle costruzioni primeggiarono i cantieri dei compartimenti di Genova, Savona, Castellammare e Spezia: vengono dopo quelli di Napoli e Venezia. In tutti questi compartimenti furono costruiti bastimenti di grossa portata, atti a qualunque navigazione.

Anche nel compartimento di Cagliari fu costruito nel 1877 un bastimento di grossa portata (tonnellate 607).

Nei compartimenti di Gaeta, Bari, Ancona, Rimini, Messina, Catania, Trapani e Palermo si costruirono bastimenti di portata inferiore alle 60 tonnellate.

Nel compartimento di Livorno si costruirono in tutto 11 bastimenti, di tonnellate 362, dei quali uno solo appena superiore alle 100 tonnellate.

Negli altri compartimenti, cioè in quelli di Porto Maurizio, Portoferraio, Civitavecchia, Pizzo, Taranto, Maddalena e Porto Empedocle, non fu costruito alcun bastimento di portata superiore alle 100 tonnellate.

Per numero e per portata dei bastimenti costruiti tiene il primo posto il compartimento di Genova (bastimenti 28 di tonn. 16,756, del valore di L. 4,479,000).

Vengono dopo quelli di:

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Savona . . . | bast. | 14 | tonn. | 7822 | valore L. | 2,358,100 |
| Castellammare . | » | 29 | » | 5583 | » | 1,656,915 |
| Spezia . . . . | » | 14 | » | 3015 | » | 862,165 |
| Napoli . . . . | » | 30 | » | 2194 | » | 544,220 |
| Venezia . . . . | » | 14 | » | 1363 | » | 451,400 |
| Cagliari . . . . | » | 2 | » | 628 | » | 130,000 |
| Livorno . . . . | » | 11 | » | 362 | » | 116,950 |

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 11ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 12 *al* 18 *marzo* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3499 | 3433 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 688,926.20 | 602,389.10 | 86,537.10 | » |
| Merci a grande velocità . . | 194,819.40 | 185,620.30 | 9,199.10 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 766,543.15 | 800,962.10 | » | 34,418.95 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,650,288.75 | 1,588,971.50 | 61,317.25 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 12,944.70 | 15,555.15 | » | 3,610.45 |
| Totale della settimana . . . | 1,663,233.45 | 1,604,526.65 | 58,706.80 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 18 *marzo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 6,838,029.35 | 6,578,684.75 | 259,344.60 | » |
| Merci a grande velocità . . | 2,083,486.30 | 2,020,316.85 | 63,169.45 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 8,330,446.99 | 8,529,813.43 | » | 199,366.44 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 17,251,962.64 | 17,128,815.03 | 123,147.61 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 133,873.60 | 143,703.35 | » | 9,829.75 |
| Totali . . . . . . . . . | 17,385,836.24 | 17,272,518.38 | 113,317.86 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 11ª settimana | 468.03 | 461.78 | + 6.25 | + 1.35 |
| Prodotti totali . . . . . . | 4,930.54 | 4,989.46 | — 58.92 | — 1.18 |

## Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 340,018.76 | 235.14 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 471,930.41 | 326.37 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 131,911.65 | — 91.23 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 2,387,038.79 | 1,650.79 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 2,994,618.52 | 2,070.97 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 607,579.73 | — 420.18 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 146,459.53 | 128.59 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 137,834.74 | 128.10 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 8,624.79 | + 0.49 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 922,473.56 | 809.90 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 940,682.00 | 874.24 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | — 18,208.44 | — 64.34 |

## Strade Ferrate Romane

52ª Settimana — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 643,122.09 | 20,372.74 |
| Settimana corrisp. del 1876. | 1,646 | 623,028.99 | 20,022.31 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | 20,093.10 | 350.43 |
| Differenza ( in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 10.bre 1877 . | 1,646 | 27,091,294.98 | 16,458.86 |
| Periodo corr. 1876 . . . . | 1,646 | 27,227,673.43 | 16,541.72 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 136,378.45 | 82.86 |

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 9887 | 12,104.15 | 26031 | 42,122.54 | |
| Bagagli e cani. | 208 | 163.87 | 790 | 980.27 | |
| Merci a G.V. .. | 972 | 799.51 | 2677 | 2.484.44 | |
| Merci a P.V. .. | 1071 | 7,130.40 | » | » | |
| Introiti diversi. | » | 435.04 | » | 228.66 | |
| Totale L. | 12138 | 20,632.97 | 29498 | 45,715.91 | |

# ANNUNZI

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

| | | |
|---|---|---|
| **ACCIAIO vecchio in genere, ed in lime di rifiuto** . . . . . . . . . . . . | Chilogr. **21,000** | circa |
| **BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere** . . . . . . . . . . . . | » **17,000** | » |
| **CERCHI di ferro** . . . . . . . . . . | » **108,000** | » |
| **CERCHI d'acciaio** . . . . . . . . | » **88,000** | » |
| **FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, in caldaie, lamerino, da lavoro, gratelle ecc.** . . . . . . . . . . . . | » **347,000** | » |
| **GHISA da rifondere** . . . . . . | » **66,000** | » |
| **OTTONE id.** . . . . . . . . . | » **16,000** | » |
| **RAME da rifondere e in limatura e tornitura** . . . . . . . . . . . . . . | » **25,000** | » |
| **ZINCO da rifondere** . . . . . . . . | » **5,000** | » |

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **9 Aprile p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 11 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 22 marzo 1878.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

## AVVISO D'ASTA

### per l'approvvigionamento di chilogrammi 4,000,000 foglie Tabacco Virginia

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di chilogr. 4,000,000 tabacco in foglia d'America (Virginia), col mezzo della concorrenza, divisi in lotti come dall'unita tabella ed in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 4 marzo 1878,

**Notifica:**

Che il giorno 27 del mese di aprile p. v. alle ore 1 1/2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco per quanto riguarda il lotto 1° dovrà essere di raccolto anteriore al 1877, per gli altri lotti invece dovrà essere del raccolto 1877; tutto poi conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, al Magazzino di deposito dei tabacchi greggi di Sampierdarena, e presso il Consolato d'Italia a Richmond.

Detti tipi sono depositati nelle due ultime località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto il giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna. Potrà essere presentata anche una sola offerta che comprenda i *quattro lotti* del raccolto 1877. Così pure potrà essere presentata un'offerta unica che comprenda l'intera fornitura.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato

dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la parziale o totale fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sieno migliori delle altre.

Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura, od anchè pei quattro lotti del nuovo raccolto, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intera fornitura o pei quattro lotti suddetti sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuuo di essi del prezzo che avrà indicato l'amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la parziale o totale fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

## Tabella dei lotti

*Chilogrammi* 4.000,000 *tabacco in foglia Virginia da consegnarsi nel Magazzino ed alle epoche infradesignate.*

| QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo | MAGAZZINO di consegna | EPOCA della consegna |
|---|---|---|
| 1° Lotto ( Ch. 320,000 A / » 480,000 B ) 800,000 | Sampierdarena | Pel lotto 1° entro 2 mesi dalla data della stipulazione del contratto e con tabacco appartenente al raccolto anteriore al 1877. |
| 2° Lotto ( Ch. 320,000 A / » 480,000 B ) 800,000 | Idem | |
| 3° Lotto ( Ch. 320,000 A / » 480,000 B ) 800,000 | Idem | Per gli altri 4 lotti una metà da ottobre a novembre 1878, e l'altra metà da febbraio a marzo 1879 e con tabacco del raccolto 1877. |
| 4° Lotto ( Ch. 320,000 A / » 480,000 B ) 800,000 | Idem | |
| 5° Lotto ( Ch. 320,000 A / » 480,000 B ) 800,000 | Idem | |

*Roma*, 12 *marzo* 1878.

*Il Consigliere d'Amministrazione*
A. BERETTA.

*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

# SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

| | | | |
|---|---|---|---|
| a *Firenze* | presso la Cassa Centrale in | L. it. | 6.46 |
| » *Ancona* | » id. dell'Esercizio | » | 6.46 |
| » *Napoli* | » id. Succursale id. | » | 6.46 |
| » *Palermo* | » i signori I. e V. Florio | » | 6.46 |
| » *Livorno* | » la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di) | » | 6 46 |
| » *Genova* | » Cassa Generale | » | 6.46 |
| » *Torino* | » Società Generale di Credito Mobiliare Italiano | » | 6.46 |
| » *Roma* | » id. id. | » | 6.46 |
| » *Milano* | » il signor Giulio Belinzaghi | » | 6.46 |
| » *Venezia* | » i signori Jacob Levi e Figli | » | 6.46 |
| » *Ginevra* | » i signori Bonna e C. | Fr. | 6.46 |
| » *Parigi* | » la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale | » | 6 46 |
| » *Bruxelles* | » la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi | » | 6.46 |
| » *Berlino* | » il sig. Meyer Cohn | » | 6.46 |
| » *Francoforte s[m* | » il sig. B. H. Goldschmidt | » | 6.46 |
| » *Amsterdam* | » il sig. Joseph Cahen | Fior. | 3.03.5 |
| » *Londra* | » i sigg. Baring Brothers e C. | L. st. | 0.5.2 |

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

*Firenze*, 16 *marzo* 1878.

**La Direzione Generale.**

# REVUE BRITANNIQUE

**REVUE INTERNATIONALE**

*Sommaire des matières contenues dans la livraison de mars 1878 :*

**Voyages - Géographie - Ethnographie** — Les découvertes de Stanley et l'avenir de l'Afrique.

**Législation — Coutumes — Mœurs** — La condition des femmes chez les Slaves du sud.

**Voyages - Mœurs - Philologie** — Le pays flamingant. La chanson flamande (3e extrait).

**Etudes d'Histoire et de mœurs au XVIII^e siècle** — Le chevalier de Boufflers et madame de Sabran d'après des documents nouveaux.

**Roman** — Les couches sociales — Etude de la vie moderne (2° extrait).

**Economie sociale — Statistique** — Les enfants abandonnés — Pensées diverses.

**Correspondances de la Revue Britannique.** — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.

**Correspondance d'Allemagne** — Les oracles de Varzin et la guerre Misère en Prusse et socialisme — La polonaise des princes — Le carnaval de Vienne — Un nouveau musée — La biographie des Voos — L'exposition de la table à Francfort — La mortalité dans les villes allemandes.

**Correspondance d'Amérique** — La monnaie d'argent rétablie par le Congrès malgré le *veto* du président — Grand bruit causé par un incident en Louisiane — Le royaume de Samoa — L'Utah, les Mormons, l'opium et la polygamie, etc., etc.

**Correspondance d'Orient.** — Un astre qui se couche — Un ministre russe — Un projet napoléonien — Une première manche perdue — L'Egypte et sa *Gazette des tribunaux.*

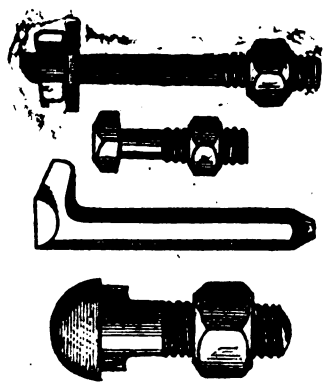
**Correspondance d'Italie.** — Une anecdote sur le cardinal Pecci — La colonie française de Sinigaglia — Un blason — Une mutinerie au Vatican et une république réduite à sa plus simple expression — Symptôme d'alliance anglo-latine.

**Correspondance de Londres** — La situation — Les Grecs en avant — Encore l'obélisque de Cléopâtre - Les mémoires de lord Strangford — Opinion du roi de Hanovre sur le *populaire* — Charles Bianconi, l'organisateur des postes en Irlande — Voyage d'un romancier dans l'Afrique du sud — Révélation de M. Trollope sur le Transvaal — Miss Braddon — Irving et Louis XI.

**Chronique et bulletin bibliographique.** — Pugilat parlementaire — Candidats officiels et invalidations — Impuissance extérieure et intérieure de la France — L'*Estudiantina* et la police — Les blagues de l'histoire à la manière de M. Victor Ugo; M. Maxime Ducamp et la Commune; poison et contre-poison — Livres nouveaux — Théâtres: *Les Bourgeois de Pont-Arcy*, *Balsamo*, etc.

# LES MODES PARISIENNES

**25, Rue de Lille, Paris**

Au moment où les dames commencent à se préoccuper des modes nouvelles qu'on portera cette année, nous croyons devoir signaler à nos lectrices une charmante et utile pubblication; Les Modes Parisiennes, où elles trouveront les renseignements les plus variés et les plus complets.

Tandis que la plupart des journaux analogues attendent, pour donner les modes nouvelles de chaque saison, que cette saison soit commencée, Les Modes Parisiennes, prenant les devants, publient, dès à présent, un choix considérable de modèles d'automne et d'hiver, accompagnés de descriptions détaillées, d'indications pratiques et de patrons permettant de les exécuter soi même.

Ajoutons que les dessins de Modes Parisiennes, sont tous exécutés par de véritables artistes, d'après des modèles fournis par les premières maisons de Paris, et que ce journal est ainsi l'image fidél, de toutes les nouveautés, de toutes les élégances pour lesquelles la capitale de la France donne le ton au monde entier et qui se résument dans ces mots qu'il a si heureusement pris pour titre: Les Modes Parisiennes.

Les Modes Parisiennes paraissent tous les huit jours.

Pour tous les pays faisant partie *de l'Union postale,* le prix d'un trimestre d'abonnement est de 5 francs, et de 8 fr. 50 pour l'édition avec gravures coloriées.

Un numéro spécimen est envoyé à toute personne qui en fait le demande par *lettre affranchie* ou par *carte postale.*

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

## Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano almeno sei volte al mese, in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

**SAVONA**

### Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

**Anno XI.** Mercoledì 3 Aprile 1878 **N.° 14.**

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

**SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.**

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Il valico ferroviario dell'Appennino* (Cont. e fine) — *Gli accidenti sulle Ferrovie dell'Alta Italia nel* 1877 — *Giurisprudenza ferroviaria — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## IL VALICO FERROVIARIO DELL'APPENNINO

(*Continuazione e fine* — V. N. 13).

### Paralleло delle linee sotto il rispetto tecnico-economico.

Definite le condizioni tecniche di ciascuna linea in particolare, passiamo a paragonare queste condizioni tra loro.

Gli elementi da paragonare sotto il rispetto tecnico ed economico sono quelli relativi alla stabilità, alla spesa, al tempo, e alle condizioni di esercizio. In quanto alla stabilità, la Commissione ha riconosciuto che per le tre linee d'Imola, Faenza e Forlì, colle modificazioni di progetto da essa indicate, le condizioni ne sono interamente soddisfacenti. Per le altre due che partono da Cesena, ha riconosciuto che anche la valle del Savio, mediante opere costose e coll'uso di forti pendenze, diviene praticabile. È certo però che, malgrado questi ripieghi, la presenza delle frane e le difese contro il fiume, alle quali bisogna affidare la strada per sottrarla ai terreni in movimento, ne rendono le condizioni di stabilità meno rassicuranti, e meno favorevoli quelle del mantenimento.

Rispetto alle spese, ne sono riassunti gli elementi nel quadro allegato. Nel costo attribuito alle linee non sono compresi gli interessi, durante la costruzione, del capitale occorrente.

Il fatto più notevole, che si rileva da questo quadro, è la grande differenza di costo, che passa tra la linea di Faenza e le altre: per la faentina la spesa è di 36 milioni e 700 mila lire; per quelle dell'Imola-Cesena e Forlì cresce rispettivamente di circa 17, 18 e 20 milioni; per la linea che da Cesena mette a Perugia, che è la più lunga, la spesa sale ad oltre 60 milioni.

Rispetto al tempo occorrente per l'apertura delle grandi gallerie, le diverse linee stanno nell'ordine seguente: la linea di Faenza e quella di Perugia stanno nei limiti ordinarii, quella di Forlì richiede un anno di più; le gallerie che richiedono più tempo sono quelle tra Imola e Firenze e tra Cesena ed Arezzo. Per la linea di Cesena però il tempo si ridurrebbe ad essere eguale a quello della linea di Forlì, se da San Pietro in Bagno si portasse, come fu accennato, la linea al Fossatone, dove sbocca la galleria del progetto Mercanti.

In quanto all'esercizio, gli elementi altimetrici occorrenti al paragone sono riassunti nella tavola grafica allegata.

Visti gli sfavorevoli risultati dei tentativi fatti coi progetti d'Imola e di Forlì per mantenere pendenze uniformi del 12, 16 e 18 per mille, la Commissione ha suggerito di adottare invece il sistema altimetrico, che più naturalmente si adatta all'orografia montuosa, conforme a quello di tutte le altre attraversate dell'Appennino: quello cioè di mantenere le pendenze al limite più basso possibile nelle parti pianeggianti e di adottare nelle parti montuose piani inclinati, in quei limiti di pendenza e con quelle avvertenze che, per l'esperienza che ne fu fatta, si rendono compatibili coi mezzi ordinarii di trazione. Egli è in tale condizione che le nostre linee sono rappresentate dai profili riassuntivi ora accennati.

Il fattore primo della spesa di esercizio è l'altezza, a cui bisogna elevare la massa dei convogli. Anche sotto questo punto di vista, la linea più favorevole è la faentina; poichè, se il culmine dell'imolese non supera la quota di 554 metri sul mare, è da ricordare però che in questa linea i culmini sono due, e che la somma delle due salite nella direzione dell'Adriatico verso Firenze è di m. 607.

Rispetto al valico della Porretta, alto metri 617, quelli delle linee di Faenza e d'Imola sarebbero più bassi, quelli delle altre tre invece più elevati; rispetto a quello di Fossato, i nostri sarebbero tutti più alti. Occorre però anche qui di osservare che, tra Terni e Ancona, i valichi da su-

perare sono due: il Fossato ed i Balduini, e che insieme sommano a più di 700 metri di salita.

L'inclinazione della strada influisce essa pure sul lavoro di trazione, in quanto che, ad egual carico, il peso lordo del convoglio aumenta colla pendenza. A questo riguardo, noi abbiamo da paragonare il 22 per mille delle linee di Imola e di Forlì col 25 per mille applicato nelle altre, tenendo conto della lunghezza dei tratti nei quali la trazione è vincolata a siffatte pendenze.

Queste lunghezze sono le seguenti:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Linea | Firenze-Imola . . . . . | chil. | 41 | col 22 | per mille |
| » | Pontassieve-Faenza . . . | » | 29 | » 25 | » |
| » | Arezzo-Forlì . . . . . . | » | 31 | » 22 | » |
| » | Arezzo-Cesena . . . . . | » | 48 | » 25 | » |
| » | Perugia-Cesena . . . . . | » | 46 | » 25 | » |

Ciò premesso, componendo insieme i tre elementi, altezza dei culmini, pendenza e lunghezza dei piani inclinati, anche senza molti calcoli si può inferirne, che le tre linee d'Imola, Faenza e Forlì sono, rispetto alla spesa di esercizio, in condizioni pressochè equivalenti; che le due moventi da Cesena sono nelle condizioni meno favorevoli, accoppiando esse alla maggiore elevazione dei culmini, maggiori pendenze e piani inclinati più lunghi.

Ma non basta aver riguardo alla spesa di esercizio, è d'uopo anche considerare i piani inclinati sotto il rispetto della loro capacità di trasporto, ossia della loro portata. Se si riflette che il trasporto di un corpo di armata completo di 30 mila uomini richiede un movimento di 2400 veicoli ferroviarii, compresi quelli di servizio, apparisce di quale importanza sia questa questione per la difesa nazionale.

Il passo della Porretta fu giudicato di portata troppo scarsa; ma ciò è da attribuirsi, non tanto all'esistenza del 25 per mille per sè stesso, quanto al modo con cui questa pendenza vi è applicata. La detta pendenza è protratta anche nelle più lunghe gallerie, e perciò le macchine, per la minore aderenza che vi incontrano, non portano tutto il carico che potrebbero portare sul 25 allo scoperto; una delle gallerie; mentre è inclinata al 25 per mille, ha per la sua tortuosità e per la giacitura delle bocche una ventilazione sì difficile, che non permette di accoppiare due macchine, le quali abbiano da lavorare attivamente. Una terza circostanza è in questo passo molto sfavorevole, ed è la troppo distanza tra Pitecchio e Pracchia senza pianura intermedia, ove fare incrociare i treni ascendenti coi treni discendenti per aumentarne il numero giornaliero.

Per la linea da Pontassieve a Faenza, la Commissione ha riconosciuto possibile e suggerito di dividere la distanza tra Borgo San Lorenzo e Marradi in quattro parti, della lunghezza di soli 7 chilometri, mediante pianori che permettano lo scambio dei treni, e di addolcire la pendenza della galleria secondaria di Ronta. Nella grande galleria essa è già in progetto limitata al 18 per mille, e per una metà soltanto, essendo il resto orizzontale. In tali condizioni è facile di dimostrare che, senza impiegare macchine speciali, colle macchine merci più pesanti in doppia trazione, la portata della nuova linea riuscirà superiore di un terzo almeno a quella della Porretta.

Le linee d'Imola e di Forlì presentano una pendenza un poco minore, la quale permetterebbe o di portare qualche veicolo di più per ogni treno, o con egual composizione dei convogli, di aumentarne il numero, correndo con maggiore velocità. Il numero dei veicoli transitanti giornalmente per le linee di Imola e Forlì starà a quello proprio della linea faentina nel rapporto di 7 a 6; per contro le due prime hanno, rispetto all'altra, l'inconveniente di avere i piani inclinati disgiunti.

Le tre linee si possono quindi considerare, anche sotto questo aspetto, pressochè equivalenti. D'altra parte, i presenti studii hanno dimostrato che attraverso questa parte d'Appennino non si possono ottenere condizioni migliori. La Porretta e la linea nuova che sarà prescelta avranno insieme una portata di almeno 800 veicoli al giorno, senza punto forzare il servizio; e ciò è certamente più di quanto si può trasportare colla Roma-Firenze.

Le due linee invece che muovono da Cesena, avendo livellette del 25 per cento alternate con altre del 20 e 22 per lunghezze da 46 a 48 chilometri, sono da riguardarsi, anche sotto il rispetto della capacità di trasporto, come meno favorevoli.

## Parallelo delle linee sotto il rispetto commerciale.

Rimane da esaminare il valore relativo delle linee in questione sotto l'aspetto commerciale.

La Commissione del 1870, studiando la quistione rispetto all'obbiettivo di Firenze, aveva rappresentata l'importanza commerciale delle linee per mezzo degli abbreviamenti che esse offrivano nei due itinerarii di Ravenna-Firenze-Livorno e Ancona-Firenze-Livorno, corrispondenti alle due direzioni principali del traffico che allora importava di facilitare. Dei due itinerarii suddetti, il più importante evidentemente è l'Ancona-Firenze-Livorno, poichè comprende il littorale meridionale, le Marche e parte di Romagna, mentre l'altro non rappresenta che Ravenna, Lugo ed Imola.

Nello stato attuale della questione, noi dobbiamo avere di mira anche, anzi principalmente, l'obbiettivo di Roma, al quale corrisponde l'itinerario Bologna-Roma, e quindi ricercare quali abbreviamenti si ottengono dalle nostre linee anche in questa direzione.

Gli abbreviamenti, che essi presentano, sono i seguenti:

### Abbreviamenti sull'itinerario.

| | | Ravenna-Firenze | Ancona-Firenze | Bologna-Roma |
|---|---|---|---|---|
| Colla linea | Firenze-Imola | 64 | 62 | *negativo* |
| » | Pontassieve-Faenza | 52 | 64 | 9 chil. |
| » | Arezzo-Forlì | *negativo* | *negativo* | 43 |
| » | Arezzo-Cesena | *negativo* | *negativo* | 30 |
| » | Perugia-Cesena | *negativo* | *negativo* | 17 |

Guardando a queste cifre, le linee in questione si possono dividere nettamente in due gruppi: linee che servono all'obbiettivo di Firenze, e sono le due prime; e linee dirette a Roma, e sono le altre tre; quelle che servono all'uno, nulla od insensibilmente servono all'altro degli obbiettivi. Ciò posto, conviene esaminare la natura e la relativa importanza dei due obbiettivi.

Dalle statistiche delle ferrovie della Società dell'Alta Italia e delle Meridionali la Commissione ha rilevato quanto segue:

Delle merci a piccola velocità, che, provenienti dalle Marche, e più dalle Puglie e dal Barese, transitano per Falconara verso Foligno, una quarta parte soltanto è diretta verso Roma, il resto verso Firenze, Livorno, ed oltre. Questo movimento, che ha una discreta importanza ed è suscettibile di aumento, per Faenza guadagnerebbe 64 chilometri

di minore percorso; invece dalla linea di Forlì non avrebbe vantaggio. Il movimento maggiore per Falconara verso Roma si compone di derrate alimentari delle Marche, ma questo dalla ferrovia di Forlì non risente vantaggio.

Del movimento in arrivo e partenza di merci, che ha luogo tra le Stazioni delle Romagne ed il versante Tirreno dell'Appennino, il 27 per cento ha luogo nella direzione di Roma, il 73 in quella di Firenze.

Paragonando il traffico che si versa sulla linea Firenze-Pisa con quello che ne esce pel transito di Firenze verso Arezzo, si rileva che nelle merci la separazione ha luogo in proporzioni eguali alle sopra indicate, e per i viaggiatori in proporzioni molto più sfavorevoli a Roma. Notisi che il transito di Firenze abbraccia non solo Roma, ma anche la linea senese e l'aretina; e che la piccola quantità di viaggiatori diretti per Roma dipende dal fatto, che quanti viaggiano per istruzione o per diporto fanno sosta a Firenze. Per questa parte del movimento, l'accorciamento per *Forlì* o Cesena non avrebbe utilità.

Da questi fatti risulta che, commercialmente parlando, Firenze prevale su Roma. Il carattere di questa è principalmente di obbiettivo politico-amministrativo, e l'abbreviamento verso Roma ripete la sua importanza dalle relazioni politiche-amministrative del Veneto e dell'Emilia colla Capitale. Delle tre principali città della valle del Po, Venezia è però già attualmente la più vicina alla Capitale. Essa ne dista 606 chilometri, mentre Milano ne dista 662 e Torino 672; e sul percorso di 606 chilometri, l'abbreviamento di 43, che presenta la linea di Forlì, non sarebbe che il 7 per cento.

A completare il paragone delle linee sotto l'aspetto commerciale, rimarrebbero a considerarsi le risorse che offrono le località lungo il loro percorso. La Commissione non ha omesso di fare attenzione a queste circostanze; ma, avendo riconosciuto che tra l'una linea e l'altra non esistono a questo riguardo differenze tali, da esercitare influenza sulla scelta, ha tralasciato di compilare i prospetti statistici necessarii per metterle in evidenza. Le regioni del Mugello, del Casentino e dell'alto Tevere, per le quali le nostre linee accedono all'Appennino, sono tutte e tre importanti e pressochè egualmente, sia per densità di popolazione, che per fertilità di suolo. L'importanza maggiore, che la prima ripete dalla vicinanza d'una grande città, è compensata nella seconda dall'esistenza di diverse industrie, e nella terza dalla maggiore estensione del territorio. Lo stesso dicasi delle valli orientali.

Lungo il Santerno, il Lamone ed il Bidente, si trova frequente la popolazione e fiorente l'agricoltura. La valle del Savio è, in quanto a produzione agricola, inferiore alle altre, ma essa ha un largo compenso nella produzione dello zolfo. Le miniere, che sono in esercizio tra Cesena e Sarsina, spediscono annualmente per ferrovia 18,000 tonnellate di zolfo; un'altra quantità non lieve viene spedita da Cesenatico per mare. Lo zolfo di Cesena è, per la sua qualità, ricercato specialmente dai viticultori.

### Conclusione.

Riassumendo i fatti e le considerazioni avanti esposte, la Commissione riferente così conchiude:

Delle due linee componenti il gruppo che ha Firenze per obbiettivo, quella che muove da Faenza è, sotto l'aspetto tecnico ed economico, indubbiamente da preferirsi. Infatti, essa costa oltre 17 milioni in meno di quella d'Imola, e richiede pure assai minor tempo per la costruzione, mentre le condizioni di esercizio dell'una e dell'altra sono equivalenti. Sotto l'aspetto commerciale, la linea d'Imola avrebbe qualche vantaggio, non però nell'itinerario Ancona-Firenze, che, come abbiamo detto, è il più importante, ma in quello di Ravenna-Firenze; in suo favore avrebbe pure un'altra circostanza, quella di far capo a Firenze, il che, anche per la semplicità del servizio ferroviario, è preferibile. Ma è da osservare che la parziale maggior brevità è nella proporzione di 1/5 soltanto, mentre la spesa cresce nella proporzione di circa la metà; in secondo luogo, che la linea di Faenza potrebbe, al pari dell'imolese, arrivare direttamente a Firenze, deviandola da presso Borgo San Sepolcro o per le valli della Faltona e del Mugnone, o per San Pietro a Sieve e Pratolino. Non esistono progetti regolari per poter precisare le conseguenze di una tale deviazione; ma è certo che la nuova linea intermedia Faenza-Firenze ridurrebbe i percorsi commerciali più delle altre due, e che conserverebbe, nonostante il valico del contrafforte, un rilevante vantaggio nella spesa e nel tempo; rimanendo sempre a carico dell'imolese le maggiori difficoltà della traversata dell'Appennino, e lungo la valle del Santerno.

La linea di Faenza adunque, o faccia capo a Pontassieve o a Firenze, sarà sotto tutti gli aspetti la preferibile del primo gruppo.

Fra le linee poi che tendono a Roma, la preferenza è da accordarsi a quella tra Arezzo e Forlì. È questa, infatti, che procura il maggiore abbreviamento nel senso Bologna-Roma, per modo che, anche proseguendo la linea Cesena-Perugia a Baschi, come propose il comm. Monti, non si otterrebbe neppure un percorso minore di quello per Forlì ed Arezzo. È questa che nel secondo gruppo presenta le migliori condizioni di esercizio e di stabilità. La considerazione della stabilità è tanto importante da assicurarle la preferenza sulla linea del Savio, anche quando le condizioni della linea Arezzo-Cesena, che, secondo i progetti attuali, costerebbe quasi 2 milioni di meno, venissero migliorate, sostituendo alla direzione della galleria Coletti quella del progetto Mercanti, come fu a suo luogo indicato. *A fortiori* poi, ciò ha luogo rispetto alla linea Cesena-Perugia, che costa anche circa 4 milioni di più. Rimane ora a paragonare fra loro le linee che muovono da Faenza e da Forlì, per decidere quali di queste due meriti la preferenza.

Le condizioni di esercizio ne sono equivalenti; in quanto alla durata della costruzione, la differenza sarebbe in favore della linea faentina, ma però non è di molta importanza; ma esiste una differenza grave nella spesa. La faentina costa L. 36,700,000, la forlivese L. 56,300,000; la prima adunque si distingue per una spesa minore di circa 20 milioni; ed anche tenuto conto della deviazione per farla mettere capo a Firenze, anzichè a Pontassieve, avrà sempre in suo favore un risparmio assai rilevante nella spesa di costruzione.

In quanto a traffico, abbiamo visto che i due obbiettivi di Firenze e Roma sono di natura diversa: il primo è essenzialmente commerciale, il secondo principalmente politico ed amministrativo.

Sotto l'aspetto commerciale propriamente detto, la linea di Faenza sarebbe dunque pure preferibile alla forlivese, come lo è di gran lunga sotto l'aspetto tecnico ed economico

Se i due obbiettivi fossero omogenei ed equivalenti, la conclusione non lascierebbe dubbio, e tanto meno perchè la linea che parte da Faenza soddisfa all'obbiettivo proprio più efficacemente dell'altra, poichè abbrevia, nel senso trasversale, di 64 chilometri o più, secondochè mette a Pontassieve od a Firenze; mentre l'abbreviamento, nella direzione longitudinale, della forlivese è soltanto di 43 chilom.

Ma i due obbiettivi non sono omogenei; e nelle considerazioni che accompagnano il decreto ministeriale del 23 agosto ultimo scorso, col quale la presente Commissione fu costituita, l'obbiettivo della Capitale è accennato come principale. Quindi la decisione definitiva dipenderà dal rapporto che esiste tra l'importanza attribuita all'obbiettivo politico-amministrativo e la maggiore spesa che si richiede per soddisfarlo.

Se la considerazione della Capitale ha tale importanza da indurre a sottostare ad una maggiore spesa di quasi 20 milioni, affine di accorciare di 43 chilometri l'attuale percorso tra Bologna e Roma, ed a trascurare il traffico tra la Toscana ed il versante Adriatico, la linea da preferirsi sarà quella da Arezzo a Forlì.

Se una tale convenienza non si verifica, la preferenza rimane a favore della linea di Faenza, la quale richiede i minori sacrifizii, è disposta a seconda delle correnti commerciali esistenti, ne abbrevia efficacemente il percorso; e in caso di interruzione della linea perrettana, può farne utilmente le veci.

Una definitiva deliberazione non potrà altronde aver luogo, senza prendere in considerazione le esigenze strategiche. La Commissione è incompetente in tale questione, e si limita ad osservare che, per quanto rilevasi dalle Relazioni ufficiali sulla difesa dello Stato, la linea di Faenza non è (come neppure la imolese) inadatta allo scopo militare; e che la vicinanza di entrambi alla linea della Porretta ad un solo binario può ravvisarsi, sotto l'aspetto militare-ferroviario, come un vantaggio.

La vicinanza di due linee ad un solo binario, tendenti agli stessi punti estremi, nella guerra del 1870 tra la Francia e la Prussia diede luogo ad una combinazione molto favorevole alla regolarità e moltiplicità dei convogli: quella cioè di destinare l'una delle linee unicamente all'andata, e l'altra al ritorno dei veicoli vuoti. Sotto l'aspetto strategico, sarebbero pure a considerarsi le condizioni di impianto di una grande Stazione militare nel centro più opportuno e conveniente. —

Alla presente Relazione, che, come dicemmo, porta la data del 10 novembre 1877, ed è firmata dagli on. Imperatori, Borgnini, Passerini, Fabris e Lanino, segue una Appendice, sottoscritta dal presidente della Commissione, on. Imperatori, la quale così incomincia:

Dopo che la Commissione, creata con decreto del 23 agosto ultimo passato, per la scelta di un nuovo valico ferroviario dell'Appennino intermedio a quelli di Porretta e Fossato, ebbe rassegnati nella sua Relazione del 10 novembre ora decorso il risultato degli studi fatti sulle linee che erano state sino allora proposte, il Consiglio provinciale di Pesaro presentò un nuovo progetto, nel quale si propone di congiungere la Stazione di Sant'Arcangelo, situata sulla linea adriatica a 10 chilometri a nord di Rimini, con quella di Fossato sulla linea Ancona-Roma, mediante una ferrovia, la quale, passando presso Verucchio, Sant'Angelo di Vado, Urbania, Fermignano, Cagli e Scheggia, abbrevierebbe il giro attuale per Falconara. Il progetto è accompagnato da una variante, seconde cui l'allacciamento colla linea di Falconara avrebbe luogo a Fabriano, anzichè a Fossato; e comprende inoltre una linea di diramazione dalla nuova ferrovia a Fano. —

Il Ministero dei lavori pubblici ha comunicati questi nuovi progetti alla Commissione surricordata, con incarico di esaminarli e riferirne sotto il medesimo punto di vista indicato nel precitato decreto; ed a tale incarico essa adempie colla presente appendice alla Relazione suddetta.

Dopo ciò, lo scrittore esamina gli accennati progetti, e conclude nei seguenti termini:

Riassumendo le cose esposte, e ponendole a confronto coi dati che risultano dalla precedente Relazione, si giunge alle conclusioni seguenti:

La linea Sant'Arcangelo-Fossato costa 15 milioni di più della Faenza-Pontassieve, ed ha nessuno dei vantaggi commerciali pei quali questa primeggia su tutte le altre.

La linea Sant'Arcangelo-Fossato appartiene al gruppo di quelle che hanno Roma per obbiettivo, fra le quali nella precedente Relazione fu data la preferenza alla linea Forlì-Arezzo. Ora la Sant'Arcangelo-Fossato costa bensì 5 milioni di meno di questa, ma presenta vantaggi assai minori. La forlivese, infatti, accorcia di 43 chilometri l'itinerario Bologna-Roma per Firenze e Chiusi, e perciò riesce utile al Veneto e all'Emilia; la Sant'Arcangelo-Fossato invece abbrevia per nulla il detto itinerario, e perciò giova unicamente a parte della Romagna; ed anche a questa limitata zona giova in misura molto minore della Forlì-Arezzo, poichè l'itinerario Forlì-Sant'Arcangelo-Fossato-Roma risulta di 388 chilometri, mentre l'itinerario Forlì-Arezzo-Roma si riduce a chilometri 339.

Dunque, anche quando la scelta di un nuovo valico dovesse aver luogo in considerazione di un accorciamento verso Roma, a vantaggio della sola Romagna, essa non potrebbe cadere sulla linea Sant'Arcangelo-Fossato, perchè la Forlì-Arezzo è di tanto più vantaggiosa, da compensare la maggiore spesa.

Gli interessi delle località attraversate dalla linea in questione non hanno certo importanza maggiore di quelle percorse dalle altre linee rivali; è quindi da conchiudere che la ferrovia proposta dal Consiglio provinciale di Pesaro per nessun riguardo può prender posto tra quelle di grande importanza, che allo Stato interessa di promuovere di preferenza nello scopo di giovare alle relazioni commerciali tra i due versanti dell'Appennino.

## GLI ACCIDENTI
## sulle Ferrovie dell'Alta Italia nel 1877

Dalla Direzione generale dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ci venne gentilmente comunicato il prospetto statistico degli accidenti occorsi sulle dette ferrovie durante l'anno 1877, distinto a mese per mese.

Da esso rileviamo che sopra 17,703,923 *viaggiatori* trasportati nell'anno, con un percorso di chil. 16,936,370, non si ebbe alcun morto, ma soltanto 9 feriti leggermente;

il che equivale a 0,00050 per ogni mille, e 0,50 per ogni milione di viaggianti.

Sopra 25,222 *agenti* in servizio attivo, si ebbero per *accidenti ferroviarii* 1 solo morto e 30 feriti, di cui 5 gravemente e gli altri leggermente.

Agli agenti stessi sono pure da aggiungere 21 morti e 103 feriti per *imprudenza*, e 4 morti per *volontà propria*; per cui risultano, in complesso, 26 morti e 133 feriti. Sono pure indicate, pegli agenti, 16 *cadute* dai treni, ma pare senza conseguenze.

Si hanno poi, tra gli *estranei* al servizio, 24 morti e 37 feriti per *imprudenza*, e 27 morti ed 1 ferito per *propria volontà*; e quindi, in complesso, 51 morti e 31 feriti. E tra i *manovali*, si trovano 90 feriti caricando o scaricando merci; e 6 morti e 73 feriti eseguendo manovre; e quindi, in complesso, 6 morti e 163 feriti.

Che se si volesse comprendere anche questi manovali nel novero degli agenti, si avrebbero, in complesso, 32 morti e 296 feriti.

Non si ebbe a deplorare alcuno *scontro* fra treni in moto, bensì 201 *urti* contro locomotive, treni o carri fermi. Di questi urti ne avvennero 155 manovrando nelle Stazioni, per falsi scambii o per altre cause; e ne avvennero poi 46 di treni in marcia, per difetti stradali, per guasti di veicoli, per falsi segnali o falsi scambii, o per altre cause.

Si ebbero poi 304 *sviamenti*, dei quali 227 manovrando nelle Stazioni, per falsi scambii o per altre cause; e 77 di treni in marcia, per influenze atmosferiche, per difetti stradali, per guasto di veicoli, per falsi segnali o falsi scambii, o per altre cause.

Le *fermate* improvvise dei treni, per assicurare carichi, per difetti al materiale, per ostacoli sulla via, per falsi segnali, o per altre cause, sommarono a 1229.

Si ebbero poi 55 spezzamenti di treni, 17 rotture di assi, 287 rotture di guide, 813 guasti di locomotive; e 59 falsi scambii dati ai treni senza inconvenienti, sopra 33,081,311 scambii manovrati.

Si ebbero pure 42 incendii, di cui 16 nelle Stazioni (cioè 5 a merci, 4 a veicoli e 7 a fabbricati), e 26 ai treni in corsa (cioè 24 a carri e 2 a carrozze); ma non è detto con quali conseguenze.

Finalmente si ebbero 73 attentati contro la sicurezza dell'esercizio, dei quali 62 con sassi lanciati contro i treni, ed 11 in altri modi, senza che ne sieno indicate le conseguenze. Però di questi attentati abbiamo avuto occasione di occuparci altre volte, in base ai prospetti trimestrali gentilmente comunicatici.

---

## GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

*In che consista l'operazione di carico e scarico delle merci nelle Stazioni — Causa contro il personale viaggiante ex-governativo — Causa contro gli spedizionieri per la loro esclusione dalla Stazione di Modane.*

Nel n. 18 dello scorso anno, in questo periodico, accennammo ad una lite insorta a Genova pel carico delle merci, ed alla soluzione favorevole all'Amministrazione delle ferrovie, che riceveva da quella Corte d'Appello. Ora non sarà senza interesse per chi studia il servizio ferroviario nella pratica, lo esaminare una questione, alquanto analoga alla precedente, che svolgevasi avanti il Tribunale di commercio e la Corte d'Appello di Torino.

Essendo dall'art. 74 del Regolamento pei trasporti sulle ferrovie dell'Alta Italia determinato che il carico e scarico di tutte le merci sarà eseguito dall'Amministrazione colla tassa fissa di L. 0.50 per tonnellata, siffatte operazioni venivano dagli agenti delle ferrovie compiute con quelle maggiori agevolezze che le circostanze permettevano, e così prendendo direttamente le merci dai carri dei mittenti per porle sui vagoni, e da questi nello stesso modo trasbordandole sui veicoli dei destinatarii per l'esporto in arrivo. Ma egli è evidente che non poteva continuare senza inconvenienti una simile tolleranza; poichè rade volte coincidendo col momento nel quale devesi eseguire la operazione di carico e scarico dei vagoni la presenza del veicolo del mittente o destinatario, ne conseguivano ritardi, ingombri del materiale da trasporto, incagli nel movimento generale delle merci.

L'Amministrazione era quindi in obbligo di provvedere, come fece, disponendo che, in partenza, le merci dovessero dai mittenti depositarsi sui piani caricatori, d'onde poi sarebbero caricate dagli agenti ferroviarii sui vagoni; ed in arrivo, fossero dai vagoni deposte sui piani caricatori per essere dai medesimi, a cura dei destinatarii, caricate sui veicoli per l'esporto, salvo, peraltro, a prendere o mettere direttamente da o sui carri le merci, quando ciò non recasse ritardo di sorta.

Siffatto provvedimento era legale: rispondeva al concetto di carico e scarico, che non tocca menomamente tutto quanto riflette l'immissione in Stazione o l'esporto; seguiva la pratica generale di tutte le Amministrazioni ferroviarie; risultava infine dettato dalle necessità di un regolare servizio e dell'aumentato traffico, cioè da ragioni di interesse pubblico.

Ma varie Ditte trassero argomento dalle facilitazioni passate per accampare un diritto; talchè la controversia venne infine portata alla Corte d'Appello di Torino, la quale pronunciava a favore dell'Amministrazione ferroviaria con sentenza 11 dicembre 1877, di cui è pregio riportare la motivazione, improntata ad un esattissimo apprezzamento dei fatti:

« Considerato che non è contestato il diritto nell'Amministrazione ferroviaria di procedere al carico ed allo scarico delle merci per mezzo dei suoi agenti, e di esigere per tal servizio il diritto portato dalla tariffa di centesimi 50 per tonnellata, la questione sta sul modo in cui il servizio si eseguisce in oggi. È quindi da vedere se l'obbligo della Società ferroviaria possa essere quello del carico e scarico delle merci sui veicoli, anzichè di depositarle e riceverle sui pianerottoli della Stazione.

« Ma in proposito è da osservarsi che i veicoli, che sono introdotti nella Stazione per consegnare e ricevere le merci, non possono essere considerati che quai mezzi di trasporto dei privati, che li introducono per loro servizio, indipendentemente dal servizio dell'Amministrazione; ciò essendo, le merci che si vogliono spedire devono essere consegnate all'Amministrazione, e quelle che arrivano devono darsi in consegna ai destinatarii dall'Amministrazione; e la consegna non è dai veicoli o sui veicoli che si abbia ad eseguire, ma nel sito della Stazione, ne' luoghi a ciò destinati. È la Stazione che serve allo scalo, non sono i veicoli; e l'Amministrazione, che è richiesta di un servizio, ha il diritto di destinare i luoghi opportuni nei suoi recinti per le operazioni, secondo le sue convenienze, e non si può pretendere che essa riceva e consegni le merci nei modi desiderati dagli speditori o ricevitori.

« Ed a ragione la Società dell'Alta Italia vi si rifiuta, poichè il veicolo non è un sito di deposito che spetti all'Amministrazione, nè può essere in obbligo di ritenerlo tale per comodo di coloro che si servono della ferrovia; essa consegna e riceve le merci nei locali suoi propri, che destina a tale uopo, e con ciò soddisfa il suo servizio, nè ad altro può essere obbligata.

« Nè si dica che, l'Amministrazione percevendo un diritto speciale indipendente dal trasporto, non debba essere il corrispondente obbligo ristretto al solo carico e scarico

delle merci, con deposito sui pianerottoli *o ramblais,* trattandosi di operazioni inerenti al trasporto delle merci; per cui il maggior diritto, che viene esatto, di centesimi 50 per tonnellata deve comprendere qualche cosa di più del carico e scarico da o sui vagoni. Imperocchè, se due sono i diritti che si esigono dall'Amministrazione, e se questi diritti sono distinti nella tariffa debitamente approvata dalla superiore Autorità, convien riconoscere che distinte siano le operazioni, come distinti sono i correspettivi, cioè quello del trasporto delle merci da un luogo ad un altro, e quello del carico e scarico delle merci stesse. E ciò è tanto vero, che è fatta facoltà all'Amministrazione di esonerarsi all'uopo del carico e scarico, mediante rinuncia del correspettivo portato dalla tariffa.

« La tariffa poi, come non è conteso, parla semplicemente di carico e scarico; ed alle obbligazioni non può darsi veruna interpretazione estensiva oltre lo scopo dell'obbligazione stessa. E devesi por mente che l'Amministrazione è obbligata al servizio pubblico, non alle comodità del pubblico, quando queste comodità non sono stabilite e tornerebbero a grave incomodo; or bene, pel servizio del pubblico l'Amministrazione non può essere tenuta che al carico e scarico. La presa ed il trasporto delle merci sui veicoli dei privati costituirebbe soltanto una comodità per essi non indicata, ed a cui perciò non può essere assoggettata. E che grave sarebbe l'incomodo, facilmente si riconosce, sol che si rifletta alla doppia operazione che sarebbe obbligata l'Amministrazione di fare, ed al maggior personale che dovrebbe impiegare. E specialmente ciò avverrebbe nei grandi centri, come è la Stazione di questa città, in cui straordinario è l'arrivo e la partenza delle merci.

« E di vero, all'arrivo delle merci conviene che i vagoni siano spacciati; e sarebbe esorbitante la pretesa ed impossibile ad attuarsi, che si lasciassero i vagoni pieni di merci sin che i destinatarii non si rechino a prendersele.

« E se così è, dovendo l'Amministrazione procurarsi un sito di deposito, scaricata e depositata che è la merce a comodo del pubblico, non deve essere obbligata a riprenderla di nuovo all'arrivo di un veicolo del destinatario per riporla su di esso. L'Amministrazione non può avere altro obbligo che quello della consegna, e la consegna è un fatto indicativo, non materiale. La merce trovasi a disposizione, ed il destinatario se la prenda.

« Lo stesso deve dirsi del carico. È praticamente impossibile che le merci, che si recano in Stazione pel trasporto, possano essere immediatamente collocate nei vagoni per la svariata loro qualità e quantità, e per la inevitabile esigenza di un regolare servizio; e richiedendosi tempo, il carico, a cui è obbligata l'Amministrazione, non può concepirsi che debba farsi dai veicoli dei privati, bensì dai siti destinativi.

« L'obbligo incomincia solo dalla consegna e verifica della merce, il che non può seguire pei veicoli.

« Il personale poi dovrebbe essere necessariamente numeroso, con grave e maggiore spesa; ed incagliato pur sarebbe il servizio, se ad ogni arrivo di veicoli dovesse essere staccato il personale, per servire ad essi pel trasporto delle merci.

« A fronte di tutto di ciò, sarebbe ingiusto imporre una obbligazione che non è prevista dalla tariffa, che sorte dalla sfera delle operazioni proprie dell'Amministrazione, e che al postutto è fuor di pratica in tutte le Stazioni delle altre Società ferroviarie, come risulta dalle fatte produzioni, e che se fosse d'uopo, il che non è, sarebbe disposta la Società di comprovare con orali testimonianze.

« Chè mai si ricorrerebbe alla pratica, per l'addietro invalsa nella Stazione ferroviaria di questa città, di servire i veicoli; se così fu, non per ciò si ha diritto di pretendere che continui: le facilitazioni usate non indicano un diritto, e come dipendeva dalla sua volontà, così di volontà sua potè toglierle.

« Del resto, il cambiamento operato dalla Società colla lamentata Circolare oltre di essere consono agli obblighi che, incombono, trova la sua piena giustificazione nell'approvazione del Commissariato che sorveglia il servizio delle ferrovie ». —

Se ne desumono adunque le massime che:

1° *Le operazioni di carico e scarico sono dall'Amministrazione delle ferrovie compiute prendendo le merci o deponendole da o sui piani caricatori per introdurle nei vagoni od emetterle.*

2° *L'Amministrazione delle ferrovie è obbligata al servizio pubblico, non alla comodità del pubblico, quando questa può in qualsiasi modo incagliare il servizio, che debbe sempre a tutto prevalere.*

3° *Le norme di servizio ferroviario vigenti nelle Stazioni, coll'approvazione espressa o tacita del Commissariato governativo, sono incensurabili.*

Infine, la prelodata sentenza, in occasione dello intervento in causa, provocato dagli attori, della Impresa esercente il carico e scarico nella Stazione, ha pure incidentalmente sanzionato la massima, *che siffatte Imprese, essendo semplici mandatarie dell'Amministrazione, mancano di veste legittima per essere azionate dai terzi in dipendenza del servizio loro commesso.*

Ora, senza uscire dall'argomento del carico e scarico, ci piace il notare come con recente sentenza, in causa delle Ferrovie dell'Alta Italia contro la Ditta F......, la Corte d'Appello di Genova abbia ancora ribadito il principio emesso col giudicato (14 aprile 1877) ricordato in capo di questo articolo — che, cioè, allo Scalo di Genova P. C., la semplice introduzione dei sacchi granaglie nei vagoni non costituisce il carico, il quale s'intende soltanto eseguito dagli agenti ferroviarii colla stivatura, numerazione, ed altre operazioni che lo assicurano. —

Toccavamo pure, nel N. 18 del 1877, dell'esito ormai soddisfacente di una grave lite col personale viaggiante ex-governativo; nè ci siamo ingannati, poichè la maggior parte di quegli agenti accettarono il componimento amichevole proposto dall'Amministrazione delle ferrovie sovra basi larghissime ed eque, estendendolo persino a coloro (in ragguardevole numero) che non si potevano considerare come governativi, perchè a paga giornaliera all'epoca della cessione delle ferrovie; e quanto a quei pochi che furono *spinti* a continuare la lite, videro reiette le loro domande con sentenza 8 marzo p. p. del Tribunale di commercio di Torino. Siffatto risultato (nè crediamo questo termine definitivo sia prematuro) non può a meno di tornare di grande soddisfazione morale all'Amministrazione; poichè, mentre da una parte la giustifica, rafferma dall'altra il principio d'autorità. — Liti consimili sono, a nostro avviso, una anormalità assolutamente inconciliabile colla unità di direzione e di comando, vitale necessità delle grandi Amministrazioni. E di questo vero e dell'esperienza si è fatto e si farà tesoro, fuori dubbio, nei nuovi ordinamenti. —

Terminiamo questa rivista con un breve cenno di una causa lunghissima e voluminosa: vogliamo alludere a quella insorta fra l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia e gli spedizionieri, per non essere la Stazione di Modane stata ammessa al servizio merci. — Venendosi ad attuare col traforo del Cenisio un movimento internazionale importantissimo, fu in quell'epoca una delle prime cure dell'Amministrazione delle ferrovie lo studiare che tutte le disposizioni di servizio rispondessero al concetto della grande opera, e così di fare in modo che le spedizioni proseguissero direttamente, senza ritardi, nè intermedii, al confine. Al quale uopo presentandosi necessario l'evitare l'intromissione degli spedizionieri a Modane, fu giuocoforza non ammettere al servizio locale quel piccolo paese (che, del resto, aveva modo di facilmente rimediarvi). Siffatto provvedimento però, che mirava evidentemente all'interesse del traffico facilitandone la celerità, l'economia e lo sviluppo, non piacque (e con ragione) agli spedizionieri, che mossero all'Amministrazione ferroviaria aspra guerra e tenace.

Non valsero, in definitiva, le difese dell'Amministrazione, che fu dichiarata tenuta ad aprire la Stazione di Modane al servizio merci, ed al risarcimento dei danni. — Così giudicando, è nostra ferma convinzione abbia l'Autorità giudiziaria invaso il campo di quella amministrativa; poichè, quando (come dimana dal principio segnalato al n. 3, a commento della sentenza 11 dicembre 1877 della Corte di Torino surriferita) lo stato di cose, per norma generale e notoria vigente in una Stazione, è assentito dal Governo, unico regolatore e sorvegliante del servizio ferroviario se-

ondo la legge sulle opere pubbliche, non altri che l'Amministrazione governativa è competente a statuire sui reeami. Diversamente si andrebbe alle più assurde conseguenze.

Ma è della seconda parte della lite che ora dobbiamo parlare: del risarcimento dei danni. Questi erano stati proposti in somma tale, da far pagare all'Amministrazione delle ferrovie ben a caro prezzo l'idea di voler fare da sè nel servizio internazionale Italo-Francese; e siffatte proposte, dietro favorevole relazione di tre periti spedizionieri, erano state accolte dal Tribunale; ma la Corte d'Appello di Torino, con sentenza 26 marzo p. p., riduceva senz'altro le indennità ad equa misura, secondando le conclusioni dell'appellante.

Così, per una serie d'importanti decisioni, la bilancia della giustizia pende in favore dell'Amministrazione delle ferrovie; ma questa non per ciò meno, soprattutto in questo ultimo suo stadio, fugge le liti, cercando invece le transazioni, delle quali non poche, ed anche importanti, ne ha conchiuse onde semplificare, per quanto era possibile, una liquidazione laboriosa.

*Avv.* G. E. G.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 2 aprile.

Nel corso della presente settimana soltanto si inizierà, in seno al Gabinetto Cairoli, la discussione della questione ferroviaria; e non già della complessa dell'esercizio di tutte le linee e delle nuove costruzioni, ma per intanto di quella parziale ed urgentissima dell'esercizio della rete dell'Alta Italia, la cui soluzione pare si creda facile chiamandola provvisoria, senza considerare come, ove pure si trattasse del provvisorio d'un giorno solo, si dovrebbe egualmente affrontare tutti i differenti e numerosi problemi del definitivo. Attendiamo altri pochi giorni il nuovo verbo, e speriamo che sia verbo attivo. —

Il 30 marzo ebbe luogo, come vi preannunziai, l'assemblea generale ordinaria della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, nè vi mancò chi tentasse di seminare il vento nella speranza di pescare poi nella tempesta; laddove lo stato attuale della Società, già notevolmente migliorato a confronto del passato, e la certezza d'un prossimo avvenire sempre più prospero, avrebbero dovuto dissipare tutte le passate amarezze ed aprire il cuore a liete e soprattutto fondate speranze.

La Convenzione del 1.o maggio, stipulata col Governo; le riforme introdotte, per conseguenza, nella costituzione sociale mediante i nuovi statuti deliberati dall'Assemblea straordinaria del 21 agosto 1877 ed approvati col R. Decreto 23 gennaio scorso; le disposizioni preparatorie per dar mano energica ai lavori delle nuove costruzioni; l'assunzione e la condotta dell'esercizio delle linee del 1° periodo appaltate all'Impresa sino a tutto dicembre 1876, tutto ciò venne compiuto durante la gestione del 1877, e prova, mi sembra, a chi non voglia chiudere apposta gli occhi per non vedere, non avere il Consiglio d'amministrazione seduto in piume, nè sotto coltri.

L'utilità netta risultante al 31 x.bre fu di L. 107,953.32: magra cosa davvero considerata isolatamente per sè stessa, ma ragguardevole successo ottenuto assai prima di quanto fosse lecito l'attendersi, ove si ritorni col pensiero ai forti sbilanci passivi anteriori, ove si consideri, come conviensi, non già l'entità del lucro emergente, bensì la gravità dei danni cessati. E venne, nell'adunanza del 30, posto in sodo che nell'esercizio corrente si potrà far calcolo sopra un beneficio netto di L. 640,000, le quali insieme alle 107,000, collocate quest'anno in riserva, daranno agio di riaprire l'èra del pagamento degli interessi agli azionisti, con sicurezza che non verrà mai più chiusa, divenendo di anno in anno indiscutibilmente migliore lo stato sociale; causa il convenuto aumento della garanzia chilometrica. Gli amministratori della Compagnia ottennero, in ogni discussione delle proposte presentate all'Assemblea, il conforto dei voti d'una imponente maggioranza, a confronto d'una impercettibile opposizione, nè poteva, nè doveva loro mancare; ed è quanto deve tornar loro sufficiente per perseverare sulla buona via. —

Se l'azione potesse corrispondere armonicamente al pensiero mediante il possesso e la disponibilità di mezzi adeguati, fra breve l'Italia diverrebbe sì fittamente irretita di strade ferrate, da movere invidia ai più civili e prosperi Stati del mondo. Ma, per nostra mala ventura, corre uno smisurato oceano tra l'idealità delle immaginose nostre menti e la realtà degli scarsi nostri fatti; e Dio sa quando avremo le forze materiali e morali per applicare praticamente l'astratta formula mazziniana: *pensiero ed azione*! Certo che i disegni ferroviarii pullulano come funghi, ed anche testè il Consiglio provinciale di Pesaro ed Urbino ne presentò tre di massima in una volta al Ministero dei lavori pubblici.

Con uno si provvederebbe alla costruzione di un tronco che, partendo dalla Stazione di S. Arcangelo sulla linea Bologna-Ferrara, giungerebbe alla Stazione di Fossato sulla linea Foligno-Ancona, per S. Marino, S. Angelo in Vado, Urbania, Fermignano, Cagli, e Scheggia; coll'altro, dallo stesso punto di partenza dianzi indicato, percorrendo l'identico cammino sino a Fermignano, si tenderebbe per Urbino, Fossombrone, Pergola e Sassoferrato, al congiungimento di Fabriano, che è pure sulla linea Foligno-Ancona; col terzo finalmente si avrebbe di mira il servizio d'un più limitato interesse locale, unendo o Fermignano ancora, o Fossombrone, a Fano posto sulla Bologna-Ancona. Incontrarono però assai poco il favore del Consiglio superiore, che propose una riforma abbastanza radicale pei due primi, e parecchie modificazioni per l'ultimo; emettendo altresì l'avviso che, ad ogni modo, la prima delle accennate ferrovie non migliorerebbe punto le comunicazioni tra la Capitale e le Romagne, e tra l'Emilia ed il Veneto serviti attualmente dalle linee Bologna-Firenze-Roma, e Bologna-Falconara-Roma, locchè si potrebbe specialmente ottenere mediante una strada Forlì-Arezzo; che la seconda è poi, in maniera assoluta, meno conveniente della prima; e che l'utilità della terza, tecnicamente ammissibile, diverrebbe assai problematica, ove venisse abbandonato il disegno del tronco da S. Arcangelo a Fossato per Fermignano (*) —

Salvo lievi modificazioni suggerite, vennero invece approvati dal Consiglio medesimo i seguenti progetti minori:

Il piano di massima della Stazione di Casale Monferrato, punto di incrociamento delle due linee Valenza-Vercelli ed Asti-Mortara,

Lo stabilimento di un *tramway* tra Genova ed il ponte Carrega, lungo la strada nazionale da Genova a Piacenza, concessione chiesta dalla Società Ligure di trasporti;

Una variante fra i chilom. 26.626 e 27.090 del tronco S. Cataldo-Canicattì delle ferrovie Calabro-Sicule, per metterlo al riparo da una frana, che ne minaccia continuamente la stabilità;

Il piano regolatore d'ampliamento di codesta città di Torino, lungo i corsi Vinzaglio ed Oporto; e finalmente alcune costruzioni di ponti e strade provinciali.

B.

(*) Sono queste le linee accennate nell'Appendice alla Relazione della Commissione sul valico dell'Appennino, di cui si parla nel primo articolo del numero presente.

LA RED.

# Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che, tanto il Governo, quanto la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, preoccupati della necessità di provvedere affinchè il passaggio dall'attuale Amministrazione a quella che deve subentrare col 1° luglio p. v. nell'esercizio delle Ferrovie medesime abbia ad effettuarsi in modo che il pubblico servizio non ne venga menomamente turbato, stanno accordandosi per assicurare tutti gli approvvigionamenti delle materie indispensabili al detto servizio, nonchè tutte quelle prestazioni d'opera che vi sono inerenti e che richiedono speciali e preventivi provvedimenti.

Abbiamo a suo tempo annunciato che le nostre Società ferroviarie, dietro invito del Ministero della guerra, stavano occupandosi della compilazione di progetti per la costruzione di piani caricatori in parecchie Stazioni ad uso esclusivo militare, nonchè di taluni pel servizio comune. Ora sappiamo che tali progetti, stati già rassegnati al Ministero, vennero per la maggior parte approvati, e conseguentemente si darà mano quanto prima ai relativi lavori.

Ci consta trovarsi allo studio, presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, l'annunciato progetto di modificazioni all'attuale Stazione di Bergamo, consistente nella costruzione di una tettoia pei viaggiatori e nella erezione di un nuovo Scalo-merci a piccola velocità in sito più comodo e conveniente dell'attuale. Alla spesa per siffatti lavori dovranno contribuire, come si è detto, il Comune e la Camera di commercio di Bergamo per una somma complessiva di L. 70,000.

Col giorno di domani (4) entra in vigore l'annunciato nuovo Orario generale per le Ferrovie dell'Alta Italia.

Ci venne comunicato in copia il processo verbale dell'inchiesta fatta dalla Commissione nominata dal Ministero circa il disastro avvenuto il 20 marzo p. p. nella collocazione della travata metallica al ponte S. Leonardo lungo la ferrovia Catania-Siracusa, di cui si è parlato nei numeri precedenti.

Dal detto processo verbale risulta:

*a)* Che la improvvisa caduta della travata nel fiume, avvenuta alle ore 7 di sera, mentre gli operaj vi lavoravano al lume delle lanterne, non è attribuibile ad alcun difetto nelle murature delle spalle, eseguite a cura della Società delle Ferrovie Meridionali, ma soltanto a cause accidentali non ben chiarite;

*b)* Che per l'accidentale caduta della detta travata metallica, la quale era già regolarmente collocata sui suoi cuscinetti ad una delle estremità, si ebbe a deplorare la morte di due operaj addetti a quel lavoro, ed altri sei ebbero a riportare ferite di diversa importanza;

*c)* Che finalmente l'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, assuntrice della costruzione e collocazione in opera della suddetta travata, si è esplicitamente dichiarata responsabile e pronta a dare, nel termine più breve possibile e non maggiore di due mesi, un'altra travata nuova, senza perciò sollevare la menoma eccezione.

Tutto ciò emerge dal suddetto processo verbale d'inchiesta; ed è poi confermato da una lettera del direttore della Impresa stessa, cav. Alfredo Cottrau, pubblicata dal *Piccolo* di Napoli, a schiarimento e compimento di quella precedentemente pubblicata sulla base delle prime ed inesatte notizie ricevute dal Cottrau e da noi pure riprodotte.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Roma-Tivoli** — La *Libertà* del 30 scrive:

I lavori della ferrovia da Roma a Tivoli sono stati sospesi per il tratto dalla Porta S. Lorenzo al Campo Verano. Continuano invece alacremente su tutti gli altri punti. È sorta una questione. Mentre la Società si preparava a stabilire il binario sulla vecchia via Tiburtina dalla Porta al Camposanto, la Deputazione provinciale ha messo fuori un avviso d'asta per la costruzione appunto della nuova strada dalla Porta alla Basilica di S. Lorenzo.

La Società dei *tramways* fece allora dimanda alla Provincia di assumere essa stessa la costruzione della nuova strada, sulla quale avrebbe piantato il binario della ferrovia, senza essere costretta a stabilire prima il binario sulla vecchia strada, per poi spostarlo per rimetterlo sulla nuova. La Società offriva inoltre un ribasso di L. 12,000, qualora la Deputazione avesse accettata la sua offerta. Ma questa proposta, la quale tendeva ad assicurare una pronta esecuzione dei lavori, mentre presentava un sufficiente risparmio, non è stata punto accettata dalla Deputazione, la quale ha voluto che l'asta pubblica sia mantenuta. Questa avrà luogo il giorno 3 del prossimo aprile. La Società dei *tramways* vi concorrerà, e speriamo che a lei sia aggiudicato il lavoro, che desideriamo di veder presto compiuto, affinchè anche l'eterna questione d'una comoda strada fra Roma ed il Campo Verano sia risoluta.

**Ferrovia Parma-Spezia.** — Telegrafano da Roma al *Presente*, che in una riunione tenutasi fra i ministri Baccarini e Zanardelli, auspice l'on. Cocconi deputato di Parma, si è deciso di procedere immediatamente alla costruzione della ferrovia Parma-Spezia.

**Ferrovia Mondovì-Cuneo.** — La Società Lapeyre e Comp. ha presentato al Governo domanda formale e con offerta di cauzione per la costruzione ed esercizio di questa linea in un con quella Cuneo-Airasca.

Nel Capitolato viene stabilita la formazione a Bastia di una Stazione per la linea Savona-Torino.

La Società non chiederebbe ai Comuni interessati altri sussidii oltre quelli già votati.

**Tramway Novara-Varallo**. — Scrive il *Monitore Novarese*, 27:

Siamo assicurati che per parte di tre Società furono presentate alla Provincia tre domande per la concessione, *senza sussidio*, della strada provinciale Novara-Varallo, all'oggetto di costrurre ed esercire una ferrovia a cavalli, od anche con macchine.

**Tramways di Genova**. — Leggesi nei giornali genovesi che la Società del *tramway* ha vinto la causa vertente col Municipio di Sestri, che pretendeva dalla Società suddetta una indennità di L. 60,000 pel transito dei carrozzoni e per la collocazione dei binarii sul suo territorio.

**Tramways nell' Emilia** — Scrivono da Reggio Emilia, 25 marzo, alla *Gazzetta d'Italia*:

Un nucleo di benemeriti cittadini ha formato, poche settimane or sono, un Comitato per studiare il modo più economico di porre in comunicazione fra loro i principali centri della provincia reggiana. Si deliberò adunque di far ciò per mezzo di *tramway* a vapore, e ciò pare la deliberazione più ragionevole. — L'unire i principali centri è cosa indispensabile per l'industria e il commercio provinciale; e specialmente per Reggio, che non ha alcuna ferrovia, se si eccettui quella di Piacenza-Bologna, ma che passa per paesi poco importanti. L'ingegno, l'attività, il buon volere, di cui sono dotati i promotori, fanno sperare che riusciranno nel loro lodevolissimo intento.

**Ferrovie in Sicilia**. — Scrivono da Palermo, 24 marzo, alla *Riforma*, e noi riferiamo per debito di cronisti:

Si è pubblicato l'opuscolo dell'ing. Cavallari in risposta all'opuscolo dell'ing. Mottura sulla questione ferroviaria in Sicilia.

Come già sapete, il Mottura inopportunamente scrisse contro la *linea* delle due Imere. L'inopportunità sta in ciò, che il Mottura pubblicava il suo studio, quando già il Ministro dei lavori pubblici aveva dati gli appalti per la ferrovia Vallelunga.

Ma il Cavallari nel suo opuscolo batte il Mottura su tutti i punti più essenziali, e conclude per la linea Vallelunga come la meno dispendiosa, la più sicura, la più utile, passando per luoghi popolati e colti, ed abbracciando centri d'industrie e di commercio.

È ora a sperare che il nuovo Ministro dei lavori pubblici non voglia far sorgere ostacoli e difficoltà imprevedute, che spegnerebbero l'ultimo sentimento di fiducia che queste provincie tuttavia serbano per il Governo riparatore.

— Lo stesso giornale, in data 27, dice che, essendo stati definitivamente aggiudicati il primo e secondo tronco della linea ferroviaria Vallelunga, fra breve si darà principio ai lavori.

— Scrivono pure da Palermo, 26, all'*Opinione*:

La quistione delle ferrovie potrebbe dirsi risoluta, se l'onorevole Baccarini, ministro dei lavori pubblici, si convincerà che il di lui predecessore, comm. Perez, non abbia commesso un atto arbitrario ed incostituzionale nello iniziare gli appalti per le due linee di Vallelunga e delle Caldare, e vorrà continuare a questo proposito l'opera che trovasi abbastanza inoltrata, tanto che, giorni sono, furono dal Ministero dei lavori pubblici dimandati telegraficamente a questa Prefettura gl'incartamenti relativi al primo e secondo tratto della linea di Vallelunga, per essere stati gli appalti definitivamente aggiudicati. Qui ognuno è persuaso che la condotta del comm. Perez sia stata, su questo argomento, corretta e inappuntabile.

— Leggesi poi nel *Diritto* del 30:

Questa mattina gli onorevoli Pellegrino, Perrone-Paladini, Ceraolo-Garofalo, Parisi-Parisi, Florena, deputati di Collegi della provincia di Messina, ai quali si unirono gli onorevoli La Porta e Di Cesarò, si presentarono in Commissione al Ministro dei lavori pubblici per sostenere la giustizia e la convenienza della costruzione della ferrovia Messina-Palermo, la quale nel progetto delle Convenzioni ferroviarie era stata relegata nel terzo gruppo. Gli onorevoli deputati svolsero tutte le ragioni d'ordine politico ed economico, che debbono far classificare quella linea nel gruppo stesso ove è la linea Eboli-Reggio.

Il Ministro rispose che egli non poteva prendere impegni, prima che sulle nuove costruzioni si fosse pronunziato il Consiglio dei ministri; che, secondo lui, la questione dipende molto dal Ministro delle finanze; che però egli era convinto che la linea tirrena Messina-Palermo deve considerarsi come continuazione della Eboli-Reggio, e merita perciò parità di trattamento.

In seguito la Commissione fu ricevuta dal Ministro dell'interno, al quale non fu necessario ricordare il suo viaggio da Messina per Milazzo, Barcellona, Patti sino a Santo Stefano, e le manifestazioni ripetute ed unanimi delle popolazioni, e le promesse da lui allora fatte nella qualità di Ministro dei lavori pubblici.

Il Ministro prevenne i discorsi dei membri della Commissione, e promise il suo appoggio in Consiglio dei ministri. Del che furono lietissimi gli onorevoli deputati, e lo saranno altresì le popolazioni della provincia di Messina.

**Tramway di Palermo**. — Il 22 marzo ebbe luogo a Palermo la inaugurazione della prima linea di *tramway* da Piazza Marina all'Acquasanta.

Il Sindaco, la Giunta, la Deputazione provinciale, varii consiglieri comunali e provinciali, alcuni magistrati ed i rappresentanti della stampa, ch'erano intervenuti all'inaugurazione, salirono sopra sette vetture; e fecero una corsa fino alla Stazione dell'Acquasanta, dove furono serviti di un magnifico *buffet*.

Il direttore dell'Impresa, sig. Seffelder, pronunciò un discorso, a cui rispose il Sindaco, augurando prospera fortuna all'Impresa.

Alle quattro pom. presero nuovamente posto nelle vetture, e ritornarono alla Stazione di partenza. Molta gente assisteva all'inaugurazione dalle finestre e dalle strade per dove correva il *tramway*.

Il 23 si aperse il regolare esercizio, con grande concorso di cittadini.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo**. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* del 25:

Le dichiarazioni di adesione alla Convenzione suppletoria conchiusa il 12 del passato mese in Berlino fra i delegati della Società della Ferrovia del Gottardo, ed il Consorzio finanziario per l'assunzione della IV Serie delle Obbligazioni del Gottardo, rappresentano la somma di fr. 19,775,685.66. La somma per la quale non venne annunciata l'adesione nel termine stabilito dalla Convenzione ammonta a fr. 226,314.34. Ora, si ritiene per certo che la Società del Gottardo procederà contro i soci morosi del Consorzio in via giuridica.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 16 (poca pressione, valanga negli Schöllenen); dal lato di Airolo m 16.40; in totale metri 32.40, cioè m. 4.60 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere**. — La *Gazzetta Ticinese* del 28 marzo annuncia che a segretario del Dipartimento delle ferrovie, al posto del dimissionario sig. dott. Hürlimann, venne nominato il sig. G. Forner, direttore della ferrovia Nazionale svizzera in Winterthur.

Si manda da Delsberg che la riunione generale degli azionisti della Società della ferrovia del Giura, tenutasi il 25 marzo, ha risolto all'unanimità di autorizzare la Direzione ad emettere un prestito per la somma di 3 milioni di franchi.

— Dal *Journal de Genève* togliamo le seguenti informazioni sulla Banca svizzera delle ferrovie, fondata da un Sindacato di Stabilimenti finanziarii francesi e svizzeri:

Il suo capitale è fissato a 15 milioni almeno. La maggioranza dei membri del Consiglio d'amministrazione deve essere di cittadini svizzeri domiciliati nella Svizzera. La

sede principale sarà nella Svizzera, e delle succursali saranno stabilite a Ginevra, Basilea, Zurigo e Parigi. Come già venne annunciato, la prima operazione di questo Stabilimento sarà di fornire alla Nord-Est i capitali che le sono necessarii fino al 1885. La somma totale dei prestiti da contrarsi, oppure già contratti, dalla Nord-Est, si eleva a 160 milioni, per la quale sarà creata una ipoteca generale di 7[10 in primo rango e di 3[10 in secondo rango. In cambio di questa ipoteca, saranno emessi successivamente, per l'ammortizzazione dei prestiti scaduti e per far fronte ad altri bisogni:

112 milioni di Obbligazioni in prima ipoteca, portanti interesse al 4 1[2;

48 milioni d'Obbligazioni al 5 0[0 in seconda ipoteca.

I 112 milioni in prima ipoteca devono essere rimborsati in 60 anni, con ammortizzazioni annuali a datare dal 1885. Le Obbligazioni in secondo rango saranno rimborsabili in 70 anni mediante estrazioni annuali, che incomincieranno immediatamente.

Entro il 1885, la Nord-Est ha bisogno, per nuove costruzioni . . . . . . . . . . . . . . . . 12 milioni

Nel 1878 e 1879, per rimborso del prestito parigino . . . . . . . . . . . . . . . . 53 »

Per rimborso di antichi prestiti . . . . . 9 »

Ossia Fr. 54 milioni

che la Banca delle strade ferrate si impegna di fornire, alle epoche stabilite, contro consegna di 91,000 Obbligazioni al 4 1[2 prima ipoteca, e 39,000 a 5 0[0 seconda ipoteca, ossia in complesso 65,000,000.

Inoltre la Banca riceverà, fino al 1885, per indennizzarla dei rischi da corrersi per l'assicurazione di questi 65 milioni, una somma annuale di fr. 250,000, come pure una commissione. La Banca si riserva di comperare sul mercato le Obbligazioni della Nord-Est non ancora scadute, e di cambiarle contro titoli nuovi. Fino al 1885, la Nord-Est non potrà contrarre alcun impegno finanziario senza l'autorizzazione della Banca. Per controllare questa condizione, come pure per realizzare delle economie sull'esercizio, sarà nominato dalle due parti un Comitato permanente di sorveglianza.

Questa Banca sarà definitivamente costituita appena la Convenzione conchiusa fra il Sindacato e la Nord-Est sarà ratificata dagli azionisti, che sono convocati a questo scopo, e che il Consiglio federale avrà autorizzata l'ipoteca per il capitale-Obbligazioni.

**Ferrovie francesi.** — Il Senato francese ha votato il progetto di legge che dichiara di pubblica utilità la ferrovia da Châteaubriant a Rennes, con diramazione verso Vitrè.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge per la dichiarazione di utilità pubblica di due ferrovie in Corsica, una da Ajaccio verso Uccianni, l'altra da Bastia a Corte per la valle di Golo.

— Il *Journal Officiel* ha pubblicato il decreto che prescrive la promulgazione delle Convenzioni conchiuse tra la Francia ed il Belgio, ed approvate dal Parlamento, per la congiunzione delle ferrovie da Gony a Signeulx, da Saint-Amand ad Antoiny, e da Cambrai a Dour, col prolungamento di queste linee sul territorio belga.

— Nei giorni scorsi si fecero sulla strada ferrata della Cintura alcune importanti esperienze intorno al sistema per fermare istantaneamente i treni in corsa, di cui si è già parlato altre volte. Secondo tale sistema, ogni vagone è munito di un freno di grande potenza, posto in diretta comunicazione colla locomotiva per mezzo di un tubo sottostante al vagone medesimo; delle congiunture in caoutchouc uniscono il tubo di un vagone con quello degli altri. Al momento voluto dal macchinista, con un semplice movimento partito dalla locomotiva, una parte del vapore è cacciata fuori, mentre l'altra parte è risospinta, con la rapidità del lampo, fino alla coda del treno a traverso il tubo, ed agisce immediatamente sul freno d'ogni vettura. In cinque o sei secondi il treno è fermato, e lo spazio sufficiente per la fermata non oltrepassa i cinque o sei metri.

L'esperienze sono riescite perfettamente. Questo sistema verrà impiegato pei treni che faranno il servizio tra Parigi e l'Esposizione.

**Accidente ferroviario in Francia.** — È annunciato un deplorevole accidente sulla ferrovia da Tours al Mans. Il ponte di Vernay, costrutto sopra un affluente del Loir presso Dissay-sous-Courcillon, venne portato via l'altra notte da una piena del fiume. La locomotiva e 18 vagoni di un treno merci caddero nell'acqua. Il macchinista ed il fuochista sono scomparsi.

**Ferrovie tedesche.** — Il 27 marzo, la Camera dei deputati di Berlino continuò la discussione sul bilancio suppletorio 1878-79.

*Lasker* dichiarò che, per ciò che riguarda i cambiamenti da introdursi nelle Amministrazioni demaniali e forestali, credeva occorrer tempo per riflettere, ed era poi contrario alla creazione di un Ministero delle ferrovie.

*Friedenthal* sostenne il progetto, e voleva che fosse votato subito. Il rimetterlo ad altro momento potrebbe nuocere al paese.

*Bismarck* ribattè alcune asserzioni del Lasker riguardo alle Amministrazioni forestali e demaniali; e disse che i continui reclami dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, lo sviluppo preso dalle strade ferrate lo hanno spinto a proporre la creazione di un Ministero delle ferrovie. Il Ministero del commercio è sopraccarico di affari. Una divisione è utile; sarebbe poi necessario, se sopravvenisse un cambiamento nella direzione del commercio (cosa che non è ancora certa) che la direzione fosse affidata a persona esperta nelle ferrovie.

Dopo diversi oratori, che parlarono in pro e contro, la seduta venne rimandata alla stessa sera.

La Camera continuò nella sera la discussione, e rigettò il cap. 4, cioè i cambiamenti nell'Amministrazione demaniale e forestale, ed il capitolo che si riferisce alla creazione del Ministero delle ferrovie.

**Ferrovie russe.** — Secondo il *Journal de St. Petersbourg*, nel Ministero russo delle comunicazioni è stata indetta una riunione di tutti i rappresentanti delle ferrovie dell'Impero per stabilire quelle misure opportune da prendersi in caso di un blocco dei porti del Baltico per mantenere le comunicazioni per ferrovia.

Il *Wieck* poi di Varsavia annuzia che già tutti i direttori delle ferrovie, che trovansi nel territorio della Vistola, si sono recati a Pietroburgo per assistere alla Conferenza.

## Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà* del 29:

L'Ufficio tecnico comunale sta studiande il progetto per la costruzione di alcune nuove passeggiate fuori la Porta del Popolo. La prima di queste comincierebbe dal Pincio, e precisamente dalla fontana che si trova di fronte all'antico convento di S. Maria del Popolo, occupato ora dal Comitato romano per la Croce rossa. Si avrebbe in animo di costruire un piano inclinato, della pendenza di ottanta centimetri per ogni cento metri, col quale si raggiungerebbe il livello della strada di circonvallazione, precisamente dinanzi al cancello delle Aquile della Villa Borghese. Il piano inclinato verrebbe costruito esternamente lungo le mura del Pincio, nella località una volta occupata dal Tiro al bersaglio. L'attuale strada di circonvallazione verrebbe spostata, occupando a tal uopo qualche piccola area della Villa Borghese.

Dal cancello delle Aquile la strada inflerebbe il vicolo delle Quattro Madonne, e di là salirebbe sui Monti Parioli per discendere al Ponte Milvio.

Un'altra passeggiata ampia e comoda la si vorrebbe costruire lungo il Tevere fuori della Porta del Popolo. Essa

comincerebbe dalle mura della città, e giungerebbe poco prima del Ponte Molle, precisamente in quella località, ove si trova un piccolo monumento dedicato a Sant'Andrea. Dinanzi a questo monumento s'aprirà una larga strada, la quale metterà in comunicazione il Lungo Tevere colla Via Flaminia. Ripetiamo però che questi progetti sono finora progetti, e dipenderà dalle coudizioni più o meno felici del bilancio comunale l'attuazione di essi.

— Ci giunge dal Campidoglio una notizia, che accogliamo col massimo piacere, ed è che dentro questa stessa settimana sarà molto probabilmente consegnato all'appaltatore Morani l'appalto per l'ultimo tratto della Via Nazionale, quello cioè da Piazza SS. Apostoli a Piazza Venezia.

Desideriamo vivamente che questa notizia si confermi, e confidiamo nell'energia dell'on. Ruspoli, e nella persuasione ch'egli ha, non meno di noi, della necessità di affrettare, per quanto è possibile, i lavori di quella via.

**Palazzo della Giustizia in Roma**. — È stata istituita una Commissione con l'incarico di studiare e presentare le proposte opportune per l'erezione in Roma di un Palazzo di Giustizia, degno della Capitale del Regno d'Italia e della Città legislatrice del mondo.

La Commissione potrà promuovere la presentazione di progetti e di offerte, ne farà l'esame nei rapporti finanziarii e tecnici, e darà il suo avviso sul *minimum* della spesa necessaria, nonchè sulla misura del concorso da portarsi per una serie di anni dallo Stato, dalla Provincia e dal Comune, sui mezzi migliori di esecuzione e sulle condizioni di tempo, di luogo, ed ogni altra modalità per facilitare il conseguimento dello scopo.

La Commissione medesima presenterà al Ministero il risultamento dei suoi studii e lavori con una o più relazioni, e formulando anche, se lo crede conveniente, un progetto di legge da presentarsi al Parlamento per l'indicato oggetto.

**Nuovi Omnibus di Roma**. — Leggiamo nell'*Opinione* del 31 maggio:

Questa mattina percorreva la via del Corso uno di quei nuovi veicoli inventati dal signor Raimondo Bottazzi, romano, chiamati *Omnibus-tram*. Esso ha la forma delle carrozze dei tramway, e ne conserva la comodità, essendo facile l'entrarvi e il discendervi. L'interno è egualmente comodo ed elegantissimo.

Sembra che il sig. Marini, proprietario dell'Impresa degli Omnibus, voglia adottarli anche in Roma.

L'*Omnibus-tram*, che percorreva stamane il Corso, è stato acquistato dal sig. Marini, il quale ne faceva la prova nell'intendimento di estenderne l'uso per tutta la città.

**Lavori edilizii in Milano**. — Il *Corriere della Sera* annuncia che quel tratto di terreno che si estende da fuori Porta Principe Umberto fino all'edificio del Lazzaretto, lungo la via di circonvallazione, sarà quanto prima occupato da nuove costruzioni. La Giunta si è accordata con una Società costruttrice, e le ha venduto le aree che rimanevano ancora libere, dopo la cessione fatta alla Società del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio della parte presso il Lazzaretto.

— In questi giorni venne presentato alla Giunta municipale, che lo ha passato per esame alla Commissione edilizia, un progetto di sistemazione definitiva della piazza del Duomo, il cui autore è l'ex-sindaco, conte Antonio Beretta.

**Società industriali ed istituti di credito**. — Con R. Decreto del 14 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 25 mese stesso), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni nominative, sedente in Lanciano (prov. di Chieti), col titolo di *Banca mutua popolare di Lanciano*, e colla durata di anni 100 decorrendi dal 1° febbraio 1874; portando il detto capitale da L. 18,000 a 24,000, mediante emissione di 200 azioni nuove da L. 30 ciascuna.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 29), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili*, sedente in Roma, colla durata di 40 anni decorrendi dal 23 ottobre 1864, e col capitale di 20 milioni di lire, diviso in 80,000 azioni da L. 250.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 30), la cauzione di L. 25,000 di rendita italiana 5 0/0 che la Società americana *New-York Life Insurance Company* è obbligata a prestare, a termini del R. Decreto 24 febbraio scorso con cui fu abilitata ad operare nel Regno, dovrà esser fornita per L. 8,000 entro giugno p. v., e prima che la Società stessa incominci le sue operazioni; altre 8,000 entro il giugno 1879; e le rimanenti 9,000 entro il giugno 1880.

**Strade provinciali**. — Con R. Decreto del 3 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 26 stesso mese), è aggiunta alle strade provinciali della provincia di Cremona quella detta *Bassa di Viadana*, che da Casalmaggiore conduce al confine della provincia di Mantova presso Cicognara.

**Corpo del Genio navale**. — Con R. Decreto del 10 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 27 stesso mese) sono abrogate le disposizioni contenute negli art. 2, 3, 4 5 del R. Decreto 30 aprile 1871, ed alle medesime si sostituiscono le seguenti:

Gli allievi-ingegneri nel Corpo del Genio navale, per essere promossi al grado superiore, dovranno contare due anni di servizio nel Corpo medesimo, e dovranno inoltre aver sostenuto gli esami finali presso la Scuola di applicazione del Genio navale con esito favorevole, ovvero averli dati presso la Scuola superiore navale di Genova, o presso Scuole governative superiori d'ingegneria navale estere, riportando dall'una o dalle altre il legale diploma di ingegnere navale.

Per essere promossi al grado di sottingegnere di 1ª classe, i sottingegneri di 2ª classe dovranno subire un esame di concorso, il quale consisterà nella compilazione di un progetto regolare di bastimento, e di una memoria sopra una quistione riguardante l'arte dell'ingegnere navale.

I lavori dei candidati saranno esaminati dal Consiglio superiore di Marina.

**Concorso**. — Con Decreto del Ministero della pubblica istruzione del 23 marzo p. p. è stabilito quanto segue:

Il concorso pubblicato il 2 novembre 1877 pel posto di professore di ornato nel R. Istituto di belle arti di Bologna, a cui è assegnata la provvisione annua di L. 3000, è annullato.

È aperto un nuovo concorso per titoli al suddetto posto, e coloro che vi vogliano attendere dovranno presentare al Ministero di pubblica istruzione, entro due mesi dalla data di questo Decreto, le loro domande e i loro titoli, o disegni o fotografie che sieno, od altro che possa dar saggio sicuro del valore artistico dei richiedenti.

Gli aspiranti al primo concorso, che vogliano concorrere al secondo, dovranno dichiararlo al Ministero entro il termine suddetto.

**Ufficii telegrafici** — Il giorno 23 corr. in Castronovo di Sicilia (provincia di Palermo) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Servizio postale**. — Dal 1° aprile corr. è ripristinato l'orario estivo del servizio fra Portoferraio e Piombino, onde le corrispondenze ed i viaggiatori provenienti da Roma possano in giornata proseguire da Piombino per l'isola d'Elba.

La partenza da Piombino per Portoferraio ha luogo alle 6 pom. di ciascun giorno, fermo restando l'orario attuale per la partenza da Portoferraio alle 9.30 mattina.

**Il cantiere di Danzica**. — La *Kölnische Zeitung* contiene i seguenti ragguagli sui lavori che dal 1874 si stanno compiendo nel cantiere di Danzica, il più antico della Germania.

Oltre al *dock* galleggiante, vengono costruiti 3 scali di alaggio, che per la prima volta sono adottati nei cantieri tedeschi. Quello centrale si presterà a riparare navi di 6600 tonnellate, e gli altri due basteranno per le navi di 3300 tonnellate.

Il *dock* galleggiante misurerà 98 metri di lunghezza, 34 di larghezza e 14 di altezza. Con opportune ed ingegnose disposizioni si possono con esso sollevare dall'acqua, nello spazio di 4 ore, navi di 7300 tonnellate con tutto il loro armamento, per essere esaminate in caso di sofferte avarie. Questo *dock* sarebbe troppo angusto per tre sole delle attuali fregate corazzate, cioè il *Re Guglielmo*, l'*Imperatore* e la *Germania*.

Nello scorso autunno fu varata in questo cantiere la corvetta *Moltke*, e presentemente trovansi in esso in costruzione la corvetta destinata a rimpiazzare la *Hertha*, ed un'altra cannoniera.

**Il carbon fossile nella China**. — Il sig. barone di Richthofen, in un articolo testè pubblicato dalla *Rivista orientale mensile* di Vienna in Austria, calcola la produzione carbonifera della China a circa 3 milioni di tonnellate all'anno.

Le 18 provincie dell'Impero chinese, del pari che la Mandciuria meridionale, hanno terreni carboniferi, e se l'estensione, l'età e la qualità di quei terreni differiscono fra loro, non è però meno vero che, secondo quanto afferma il sig. di Richthofen, la China è oggidì uno dei primi paesi carboniferi del globo.

È verosimile che la superficie dei terreni carboniferi della China superi di gran lunga quella tanto vantata dell'America del Nord. Il più esteso dei terreni carboniferi della China, quello di Schansi, non ha il suo eguale per la situazione, la qualità; ed a quel carbone fossile si trova mescolata, in qualità non indifferente, della buonissima ematite bruna (*Brauneisen*). Ammessa anche la possibilità che dalle miniere carbonifere di Schansi vengano estratti annualmente 300 milioni di tonnellate di antracite, quelle ricche miniere potrebbero fornire per 2,400 anni il combustibile ora occorrente per la consumazione del globo.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Considerata la causa generale che influì sinistramente sulla Rendita e sul Mobiliare italiano nella scorsa settimana, era sperabile che i valori ferroviarii tenessero miglior via?

Le Azioni Meridionali, poste in dimenticanza, a stento trovarono qualche denaro in sul principio a 345; ma poi vennero giù giù, cadendo sino a 330, e chiusero per miracolo a 335 per aprile.

Con poche variazioni e poche transazioni, le Obbligazioni relative ebbero il prezzo di 249.75 a 250.

I Boni invariati e intrattati a 571.50.

Le Sarde, della serie *A*, oscillarono sul 249; quelle della serie *B*, sul 245 — Le Pontebbane sul 379.50 — L'Alta Italia sul 261.50 al 261.

A Parigi in ribasso sensibile le Lombarde da 158 a 147; le Obbligazioni da 236 a 229; le Vittorio Emanuele da 241 a 230. Le Azioni Ferrovie Romane appena quotate a 72 e 70; le Obbligazioni a 255.

## ESTRAZIONI

**Azioni Tabacchi** — Ieri l'altro ebbe luogo a Roma l'estrazione della 19ª serie delle Azioni Tabacchi.

Venne estratta la serie M.

## CONVOCAZIONI

**Società per la filatura dei cascami di seta** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 corrente in Milano, sede sociale (piazza Galline, 2) per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1877 ed il rapporto dei censori sul relativo bilancio, e per la nomina di consiglieri e censori.

**Italia, Società d'assicurazioni marittime, fluviali e terrestri in Genova** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 15 corrente in Genova, sede sociale (piazza De Ferrari, 36), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1877 e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1878.

**Società anon. Briantea = Ferrovia Monza-Calolzio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Milano (via Cusani, 13), per trattare sull'ordine del giorno già pubblicato.

**Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Napoli, sede sociale, per deliberare sul resoconto dell'esercizio 1877 e relativo dividendo, e sull'aumento del capitale sociale, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1878.

**Società anonima per l'Allumite ed Allume Romano** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Roma, sede sociale (piazza Nicosia, 25), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione, per approvazione del bilancio sociale, e per la rinnovazione della metà del detto Consiglio.

**Società carbonifera Austro-Italiana di Monte-Promina** — Gli azionisti sonn convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Torino, sede sociale, per l'approvazione del bilancio 1877, per la nomina di amministratori e revisori pel 1878, e per comunicazioni del Consiglio.

**Società della ferrovia marmifera di Carrara** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 30 corrente in Firenze (via dei Ginori, 6), per udire il rapporto del Direttore sugli affari sociali, e quello dei sindaci sul bilancio 1877, con l'approvazione di questo, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Società per l'industria del ferro** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 30 corrente in Firenze, per deliberare sul bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca Romana** — Dal 2 corrente si paga agli azionisti, presso la Banca stessa in Roma, il saldo del dividendo 1877 in L. 10 per azione.

# Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì dell'11 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per la costruzione di due magazzini per ricovero di materiale d'artiglieria in Spezia, in diminuzione dell'importo di L. 135,132, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito L. 18,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di aprimento del terzo ed ultimo tratto della strada rotabile da Borgotaro per Campi a Centocroci, della lunghezza di m. 4880, per la presunta somma di L. 62,453.21. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del primo tratto della strada di circonvallazione, dalla risvolta del Corso Guicciardi fino al ponte San Lorenzo inclusivo, per il presunto importo di L. 51,719. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6000 in biglietti consorziali o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Arezzo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Marecchia, della lunghezza di m. 9759.59, per la presunta somma di L. 195,081.77. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 20,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ivrea, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Val Soana pel tratto scorrente nel territorio di Ingria, della lunghezza di m. 2442, per la presunta somma di L. 39,794.90. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 2909.61 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5819.22 idem o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Nicotera (provincia di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dalla Rampa S. Pietro arriva alla Nazionale presso la Fabiana, della lunghezza di m. 6816.34, per il presunto importo di L. 47,216.70. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Salemi (prov. di Trapani), si terrà un' asta per la sistemazione della strada vicinale detta Setteseldi, primo tratto, della lunghezza di metri 6697.83, per la presunta somma di L. 60,000. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P; cauzione definitiva L. 4000 idem.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a due arcate sul torrente Olivento, lungo la strada nazionale di Matera, con difesa ed inalveazione del torrente medesimo, per la presunta somma di L. 104,490. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, in deviazione di quello compreso tra il Bivio di Marineo e l'abitato di Marineo, della lunghezza di m. 5552.78, per la presunta somma di L. 127,492. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 16 detto mese, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale del tratto della strada nazionale degli Abruzzi, compreso tra l'innesto alla strada per la Stazione ferroviaria di Sulmona ed il ponte Titolo Giove, della lunghezza di m. 47,702, per la presunta annua somma di L. 16,620. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione e riparazione ordinaria delle ripe, argini ed opere d'arte dei canali Bientina, Altopassio e Staffoli, della complessiva lunghezza di m. 50,876, per l'annuo canone di L. 14,878. Deposito interinale L. 800 in biglietti consorziali o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 18 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un' asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il vallone Forgiari e l'estremità della piazza di Longobucco, della lunghezza di m. 6373.27, per la presunta somma di L. 293,500. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero e Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale sovraindicata, compreso fra Sant'Antonio di Cropalati ed il vallone Manche presso Paludi, della lunghezza di m. 10,254.37, per la presunta somma di L. 234,714. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

## UN RIMEDIO A BUON MERCATO.

Ognuno sa quanto d'ordinario le infreddature, le bronchitidi ed altre affezioni congeneri siano tenaci e lunghe a guarire, e che quantità di decotti, di sciroppi e di medicamenti vi abbisognino per raggiungere lo scopo. Dippiù, nessuno ignora che un'infreddatura trascurata finisca spesso col degenerare in bronchitide, quando non si trasformi in tisi polmonare.

Numerosi esperimenti hanno provato che il catrame di Norvegia, ben puro e convenevolmente preparato, ha un'efficacia, che potrebbe quasi dirsi meravigliosa, per guarire le malattie in parola. Il catrame non può prendersi tal quale è, a cagione del suo sapore ingrato e della sua natura viscosa. Un farmacista di Parigi, il signor Guyot, ha ideato di racchiuderlo in piccole capsule rotonde di gelatina, della grossezza di una pillola ordinaria. Niente di più facile ad inghiottirsi; la capsula si dissolve, ed il catrame agisce rapidamente.

Due o tre capsule di catrame di Guyot, prese al momento dei pasti, apportano un sollievo rapido, e bastano il più delle volte a guarire in poco tempo l'infreddatura più ostinata e la bronchitide. Si può anche così giungere ad arrestare ed a guarire la tisi già ben dichiarata; in questo caso il catrame impedisce la decomposizione dei tubercoli, e, colla natura che aiuta, la guarigione è più rapida che non si avrebbe osato sperare.

Non si saprebbe abbastanza raccomandare questo rimedio divenuto popolare; e ciò, tanto per la sua efficacia, che pel suo buon mercato. Infatti, ogni boccetta di capsule di catrame contiene 60 capsule, e la cura non costa che pochi centesimi al giorno, e dispensa dall'adoperare i decotti, le pastiglie e gli sciroppi.

Per essere ben certi d'avere le vere capsule di catrame di Guyot, esigere sul cartellino apposto alla boccetta la firma Guyot, stampata in tre colori. Queste capsule, del resto, si trovano nella maggior parte delle farmacie.

*DEPOSITO in Torino presso D. Mondo e nelle farmacie Taricco cav. Francesco, Masino cav. G. B., Avvienna Giovanni ed Anglesio Vincenzo, Damiani Giovanni, farmacia Centrale.* (Comunicato).

CESARE ROSSI, *Gerente.*



## SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAS

L'Assemblea generale degli azionisti, tenutasi il 29 corrente, avendo approvata la proposta di dividendo per l'esercizio 1877 in lire 52 per azione, sul quale vennero già pagate in conto lire 25, la Cassa della Società in Piazza San Carlo, N. 5, a partire dal 1° aprile p. v. dalle ore 9 alle 11 ant. pagherà il saldo di lire 27 caduna azione.

Torino, li 30 marzo 1878.

LA DIREZIONE.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 12ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 19 *al* 25 *marzo* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . . | 3501 | 3434 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 707,427.75 | 590,571.30 | 116,856.45 | » |
| Merci a grande velocità . . | 195,485.60 | 188,240.70 | 7,244.90 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 775,618.15 | 812,471.50 | » | 36,853.35 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,678,531.50 | 1,591,283.50 | 87,248.00 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 13,457.50 | 16,147.80 | » | 2,690.30 |
| Totale della settimana. . . | 1,691,989.00 | 1,607,431.30 | 84,557.70 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 25 *marzo* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 7,545,457.10 | 7,169,256.05 | 376,201.05 | » |
| Merci a grande velocità . . | 2,278,971.90 | 2,208,557.55 | 70,414.35 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 9,106,065.14 | 9,342,284.93 | » | 236,219.79 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 18,930,494.14 | 18,720,098.53 | 210,395.61 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 147,331.10 | 159,851.15 | » | 12,520.05 |
| Totali . . . . . . . . . | 19,077,825.24 | 18,879,949.68 | 197,875.56 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 12ª settimana | 476.04 | 462.45 | + 13.59 | + 2.94 |
| Prodotti totali . . . . . . | 5,407.17 | 5,451.40 | − 44.23 | − 0.81 |

## Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 364,882.97 | 252.34 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 406,316.26 | 280.99 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 41,433.29 | — 28.65 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 2,751,921.76 | 1,903.13 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 3,400,934.78 | 2,351.96 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 649,013.02 | — 448.63 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 156,063.56 | 137.02 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 128,345.36 | 119.28 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 27,718.20 | + 17.74 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 1,078,537.12 | 946.92 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,069,027.36 | 993.52 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 9,509.76 | — 46.60 |

## Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dal* 1 *al* 7 *gennaio* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 422,336.72 | 13,378.81 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 460,984.95 | 14,603.13 (a) |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 38,648.23 | 1,224.32 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio . . . . . . . | — | — | — |
| Periodo corr. 1876 . . . . | — | — | — |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1877 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | Osservazioni |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 9887 | 12,104.15 | 26031 | 42,122.54 | |
| Bagagli e cani. | 208 | 163.87 | 790 | 980.27 | |
| Merci a G.V. .. | 972 | 799.51 | 2677 | 2.484.44 | |
| Merci a P.V. .. | 1071 | 7,130.40 | » | » | |
| Introiti diversi. | » | 435.04 | » | 228.66 | |
| Totale L. | 12138 | 20,632.97 | 29498 | 45,715.91 | |

# ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno XI. Mercoledì 10 Aprile 1878 N.° 15.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *La ferrovia Parma-Spezia — L' esercizio governativo delle ferrovie — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LA FERROVIA PARMA-SPEZIA

*Tra i* progetti di nuove costruzioni ferroviarie, che l'attuale Ministero dovrà in breve presentare al Parlamento, avvi quello per la ferrovia Parma-Spezia, da tanto tempo reclamata per ragioni veramente importanti sotto tutti gli aspetti. Ed a ciò si volle forse alludere colla notizia data in questi giorni, e da noi pure riferita nel nostro numero precedente per debito di cronisti, circa la prossima costruzione di questa ferrovia.

Crediamo frattanto opportuno riprodurre un brano della Relazione della Commissione istituita col Decreto ministeriale del 30 settembre 1877 *per proporre i sussidii da concedersi per la costruzione di talune ferrovie* : Commissione composta degli on. Ferrucci (relatore), Brizio e Schioppo.

Questa Relazione, diretta al Ministro dei lavori pubblici in data 24 novembre scorso, ed allegata al progetto delle Convenzioni ferroviarie già presentato alla Camera dall'on. Depretis, abbraccia 53 linee di strada ferrata sottoposte all'esame della suddetta Commissione col citato Decreto ministeriale; ed a proposito della Parma-Spezia dice quanto segue :

Fino dal 1860, furono intrapresi degli studii comparativi tra la ferrovia Parma-Spezia e quella da Lucca a Reggio per la valle del Serchio, per opera di una Commissione governativa d'ingegneri presieduta dal generale Ricci. Il voto unanime di quella Commissione, espresso nella sua Relazione del 16 giugno 1862, fu in favore della ferrovia Parma-Spezia, la quale, oltre al vantaggio di trovarsi presso a poco ad eguale distanza dai valichi della Porretta e dei Giovi, presenta poi una speciale importanza commerciale e militare; in quanto che, da un lato essa fa capo al porto della Spezia, ove ora è stabilito il nostro primario Arsenale marittimo, dall'altro sbocca nella valle del Po, nel centro delle ricche provincie dell'Emilia e sulla base del triangolo formato dalle fortezze di Piacenza, Mantova e Bologna.

Diversi studii e domande di concessione furono fino d'allora presentate per questa ferrovia, ma esse non ebbero seguito; e, non essendo nostro scopo di tessere una storia delle vicende cui sono andate soggette le ferrovie che rimangono da costruire, non ci dilungheremo a ragionare di quegli infruttuosi tentativi di concessione; solo diremo che la legge del 14 maggio 1865 comprendeva eventualmente la ferrovia Parma-Spezia nella rete concessa alla Società delle ferrovie Romane, ed accordava una sovvenzione annua di 2,550,000 lire, soggetta però alla stessa legge di diminuzione applicata alla rete di quelle Ferrovie. Le difficili condizioni finanziarie di quella Società impedirono che il Governo si valesse di tale facoltà; e nemmeno dopo che questa gli fu confermata per tre anni dalla legge 28 agosto 1870, non si ebbe per vario tempo alcuno che chiedesse quella concessione. Frattanto però le Provincie e i principali Comuni interessati si erano riuniti in Consorzio per promuovere la costruzione di questa linea, a favore della quale deliberarono dei sussidii per un importo di circa 4 milioni di lire. Nè il Governo trascurava di occuparsi di quell'importante ferrovia; poichè, considerando come l'opera piu difficile di essa, e che richiedeva maggior lavoro, era senza dubbio la traversata dell'Appennino, esso ne fece studiare il progetto dai suoi ingegneri, ed anzi presentò al Parlamento il 21 dicembre 1872 un progetto di legge per essere autorizzato ad intraprendere, a spese dello Stato, il traforo della galleria del Borgallo.

Quel progetto di legge non venne in discussione; ma però il Governo, volendo avere una base sicura per le eventuali domande di concessione di quella ferrovia, ne fece studiare il progetto tecnico, il quale venne dal Consiglio dei lavori pubblici approvato il 21 novembre 1874. Secondo questo progetto, di cui è autore l'ing. Artom, la linea pre-

senta fra Parma e Spezia uno sviluppo di chilom. 114, di cui 21 circa tra Borgotaro e Pontremoli, con la pendenza massima del 25 per mille e con una galleria attraverso l'Appennino, della lunghezza di metri 4660.

La spesa in essa presagita ascende a L. 44,000,000 per una lunghezza di 114 chilometri, compreso il materiale mobile, e compreso un breve tronco di allacciamento (chilometri 5) con la Stazione di Sarzana sulla sinistra della Magra. Posteriormente, esaminato il progetto dal Ministero della guerra, questo vi richiese diverse opere complementari, che sono state pure progettate e valutate dall'ing. Artom. Ma essendo queste estranee alle condizioni di concessione di quella linea, la quale, costruita nelle condizioni stabilite dal progetto Artom, può ritenersi stabilita in condizioni soddisfacenti per gli interessi commerciali cui essa deve servire, non è qui il caso di occuparsene; e solo diremo che il tronco ferroviario Gaiano-Borgo San Donnino, domandato dall'Autorità militare, ci sembra di molto interesse, anche sotto l'aspetto commerciale; poichè con quel tronco, della lunghezza di 19 chilometri, e che importerebbe una spesa di sole L. 3,040,000, la distanza da Spezia a Milano si ridurrebbe da chilometri 241 a chilometri 219, ottenendo così un abbreviamento di chilometri 22 per tutte le percorrenze fra il versante del Tirreno da una parte, Milano, l'alta Lombardia e la Svizzera per il San Gottardo dall'altra. Nè si deve dimenticare che questo tronco di abbreviamento fu già preso in considerazione dalla Commissione del 1865, che esaminò e confrontò, sotto l'aspetto commerciale, i diversi valichi delle Alpi Elvetiche. Onde crediamo che, quando si dovesse venire alla concessione della ferrovia Parma-Spezia, non si dovrebbe lasciare in dimenticanza questo tronco da Gaiano a Borgo San Donnino. Come pure non sarebbe fuor di luogo comprendere nella stessa concessione il tronco di 38 chilometri circa, in facilissime condizioni, da Parma a Suzzara; poichè così la linea Parma-Spezia verrebbe ad avere un doppio sbocco, da un lato per Borgo San Donnino verso Milano ed il San Gottardo, dall'altro per Suzzara verso Verona ed il Brennero.

Ciò premesso, quasi in via di digressione, soggiungeremo che in questi ultimi tempi non meno di tre domande di concessione sono state presentate per questa linea, fondate tutte sulla esecuzione del progetto Artom. La città di Spezia ne chiede al Governo la concessione con un sussidio di L. 2,850,000 all'anno per anni 90. La durata dei lavori sarebbe di 8 anni; e quando occorressero altri lavori oltre quelli previsti nel progetto Artom, questi dovrebbero esser pagati a parte dal Governo. Secondo un'altra domanda presentata dai signori Aventi e Giunti, in nome ancora del banchiere Reynach di Parigi, si chiederebbe al Governo una sovvenzione annua di L. 3,000,000 in oro (o di L. 3,396,000 in carta) per anni 90, più la metà del reddito netto valutato il 40 per cento del prodotto lordo. Sebbene i richiedenti dichiarino di rinunziare ai sussidii stanziati dalle Provincie e dai Comuni, egli è evidente che questa domanda, come quella del Comune di Spezia, sarebbe enormemente gravosa per gli interessi dello Stato; poichè, a quanto sembra, quei sussidii dovrebbero durare per tutto il tempo della concessione, senza andar soggetti ad alcuna diminuzione in ragione dell'aumento dei prodotti della ferrovia. Quindi, piuttosto che sottostare a tali oneri, crede la Commissione che sarebbe più vantaggioso per lo Stato di costruire quella linea per proprio conto; poichè la pubblica finanza dovrebbe, è vero, in tale ipotesi anticipare una cospicua somma per quella costruzione, ma potrebbe sperare di esserne compensata in avvenire dai proventi di quella ferrovia.

Ultimamente però dai signori Stanley e Hutton-Vignolles è stata chiesta la concessione della ferrovia Parma-Spezia per anni 90, con un sussidio chilometrico governativo di L. 18,000 al chilometro per anni 50, ovvero di lire 22,000 per anni 35. Nella loro domanda, essi si obbligano a compiere i lavori in 5 anni, e calcolano la totalità delle spese a L. 51,000,000, somma che si ridurrebbe però a lire 48,000,000 coi sussidii delle Provincie e dei Comuni, da essi valutati in L. 3,000,000 soltanto. Nel caso poi che fosse accettata questa loro offerta, essi dichiarano di essere disposti ad assumere anche la concessione delle ferrovie Parma-Brescia e Brescia-Iseo, alle condizioni stabilite dalla legge 6 luglio 1876.

La Commissione non ha elementi abbastanza sicuri per poter dar giudizio della attendibilità di questa domanda, in relazione alla capacità finanziaria dei richiedenti; ma però il fatto stesso della presentazione di questa domanda la porta a ritenere che la sovvenzione di L. 2,550,000, stabilita dalla legge del 1865, sia tuttora sufficiente per assicurare la costruzione di questa importante ferrovia. Infatti, tenuto conto delle sovvenzioni delle Provincie e dei Comuni, la spesa, secondo il progetto Artom, cui dovrebbero provvedere i concessionarii, si ridurrebbe a 40 milioni di lire; ed anche portandola per maggior larghezza a 42,500,000, la somma annua di L. 2,550,000 corrisponde all'interesse del 6 per cento su questo capitale; e per quanto tenue voglia supporsi il reddito netto di questa linea, esso sarà sufficiente per provvedere all'ammortamento del capitale entro il termine della concessione, e per fornire ai concessionarii un utile anche maggiore del 6 per cento, quando l'accennato sussidio governativo sia soggetto ad una equa legge di diminuzione, che interessi i concessionarii a promuovere l'incremento del traffico sulla linea stessa. Nè finalmente devesi omettere di osservare che il comprendere nella concessione, con un discreto sussidio, i facili tronchi Gaiano-Borgo San Donnino e Parma-Suzzara potrebbe essere un mezzo per ottenere migliori condizioni nella concessione della ferrovia principale Parma-Spezia. Ma, lo ripetiamo, se fosse d'uopo, per concedere questa linea all'industria privata, accordare ai concessionarii troppo larghi sussidii, sarebbe certo migliore partito che lo Stato per conto proprio la costruisse e la facesse esercitare.

In relazione a quanto sopra ed a ciò pure che abbiamo riferito nei numeri precedenti intorno ai varii progetti per un nuovo valico dell'Appennino, crediamo opportuno di aggiungere anche il brano della suddetta Relazione, che riguarda il progetto per la ferrovia Lucca-Modena, di cui si è più volte parlato:

Dopochè la Commissione del 1860 rigettava la ferrovia da Lucca a Reggio preferendo quella Spezia-Parma, altre proposte sono state presentate per congiungere Lucca con le provincie dell'Emilia. Furono esibiti, parecchi anni addietro, degli studii per risalire da Lucca a Castelnuovo di Garfagnana, nell'intendimento poi di discendere di là a Rubiera o a Modena, traforando l'Appennino. Più recentemente poi, da un Comitato promotore sono stati presentati

diversi studii dell'ing. Dall'Olio per una ferrovia da Lucca a Modena. Questi studii, che sono stati compilati lungo diversi tracciati, hanno per concetto fondamentale quello di stabilire attraverso l'Appennino una ferrovia a miti pendenze, non eccedenti cioè il 13 per mille.

Secondo l'ultimo di questi studii dell'ing. Dall'Olio, la ferrovia, risalendo la valle del Serchio fino ai Bagni di Lucca, si svolgerebbe per le valli della Lima e del Limestre, e passando a Ponte Petri, scenderebbe di là nel bacino del Panaro, e per Pavullo giungerebbe a Modena, con uno sviluppo di chilometri 170. La prima obbiezione che si può fare a questo tracciato, si è che esso abbrevia di chilom. 9 soltanto l'attuale tragitto da Lucca a Modena per Pistoia e Bologna. Su questa linea vi ha invero un tratto di circa 40 chilometri fra Pistoia e Porretta con pendenze del 25 per mille; ma nella nuova ferrovia progettata vi hanno una infinità di curve con raggi di 300 metri, e quindi non vi sarebbe nemmeno molto guadagno sotto il rapporto della celerità del tragitto. D'altronde, il Consiglio dei lavori pubblici ha ripetutamente espresso dei gravi dubbii sulla attendibilità di talune disposizioni di quel progetto, ed è poi indubitato che la spesa di 47,300,000 lire, presagita dal Dall'Olio, sarebbe affatto insufficiente per costruire 170 chilometri di via ferrata, in condizioni difficilissime per la moltiplicità delle opere d'arte e delle gallerie.

La Commissione pertanto è d'avviso che non sia da prendersi alcun provvedimento per favorire la costruzione di questa linea ferroviaria, la quale, per il suo lungo sviluppo e per la sua giacitura in tanta prossimità del valico della Porretta, non riuscirebbe che una duplicazione di quest'ultimo passaggio. E tanto meno poi potrebbe pensarsi a questa linea, ora che è negli intendimenti del Governo di aprire un nuovo valico attraverso l'Appennino ad oriente di quello della Porretta, ed il quale si troverebbe a non molta distanza del valico attuale tra Pistoia e Bologna.

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

Nel nostro numero del 20 marzo scorso abbiamo accennato ad un importante articolo del sig. F. Jacqmin sull'*esercizio governativo delle ferrovie*, pubblicato nell'ultimo fascicolo della *Revue des deux Mondes*, e promettemmo di offrirne ampii ragguagli ai nostri lettori. Adempiamo ora tale promessa, traducendo i principali brani di codesto studio interessante e completo sopra una grande questione, che si agita da lungo tempo anche tra noi, e specialmente in questo momento (*).

L'esimio ed autorevole scrittore francese, dopo uno sguardo generale alla questione, come proemio del suo lavoro, nel quale considera in particolare l'assetto delle strade ferrate della Francia, divide il lavoro stesso in quattro parti: nella 1ª tratta della costituzione delle reti estere; nella 2ª parla degli esperimenti di esercizio governativo in Francia; nella 3ª fa un paragone tra l'esercizio dello Stato e quello delle Società; nella 4ª presenta un riassunto e le sue conclusioni.

Nel proemio, dopo aver accennato alle attuali condizioni dell'industria ferroviaria in Francia, egli dice:

Oggidì non v'è (in Francia) una *questione generale ferroviaria:* gl'imbarazzi finanziarii di alcune piccole Società non costituiscono uno stato di crisi per l'industria ferroviaria in particolare, e molto meno per l'industria generale francese.

Si può discutere se convenga riunire le linee delle Charentes e della Vandea alla rete della Compagnia d'Orléans, o di formarne una rete speciale; si può domandare se lo Stato non debba acquistarle per proprio conto; ma la soluzione per questa piccola frazione della rete nazionale non potrebbe importare l'applicazione di una misura radicale, come sarebbe quella da taluni proposta, cioè: *il riscatto generale di tutte le ferrovie francesi ed il loro esercizio fatto dallo Stato......*

Bisogna però risolutamente considerare la situazione nuova, e finora del tutto ignota, nella quale si troverebbe lo *Stato impresario generale dei trasporti.*

Dopo aver dimostrato le assurde conseguenze del sistema d'uno *Stato sovrano dispensatore d'ogni cosa* (già da noi esposte a più riprese) e le essenziali differenze che esistono tra l'esercizio delle strade ferrate e quello delle poste e dei telegrafi, i cui servizii spettano naturalmente allo Stato per considerazioni speciali d'ordine morale, come quella del segreto delle corrispondenze, l'autore dice:

Reclamando per lo Stato, in Francia, l'esercizio delle ferrovie, non si mira ad uno scopo fiscale, poichè il primo articolo del programma sarebbe l'abbassamento delle tariffe, e quindi dei prodotti netti; ma si obbedisce soltanto ad un programma politico, quello della onnipotenza dello Stato; senza pensare al profondo turbamento che si produrrebbe nell'equilibrio dei nostri bilanci.....

Ma, prima di addentrarci nell'esame dei fatti e degli ammaestramenti che ne derivano, dobbiamo respingere una asserzione, che si riproduce costantemente e che tende a fuorviare la pubblica opinione.

Si è detto alla tribuna delle Camere, e si ripete sovente nei giornali, che presso le nazioni straniere non vi sono più esitanze, che l'esercizio governativo delle ferrovie è omai la soluzione certa, indiscussa e indiscutibile.

In primo luogo, non si parla nè dell'Inghilterra, nè degli Stati Uniti d'America. Sono queste nondimeno grandi nazioni commercianti: sul territorio di ciascuna di esse avvi una corrente di viaggiatori e di merci, di cui noi abbiamo appena un'idea; eppure la parola di esercizio governativo vi è appena pronunciata. Se ad un commerciante inglese si facesse la domanda, se non convenisse affidare l'esercizio delle ferrovie allo Stato, sostituire l'agente commerciale, ch'egli vede ogni giorno, con un funzionario nominato dalla regina, venuto dall'Irlanda o dalla Scozia e forse dall'India, quel commerciante non intenderebbe nulla, e converrebbe ripetergli la domanda.

Leggendo attentamente le voluminose inchieste fatte in Inghilterra a proposito delle ferrovie, si vedranno bensì reclamate alcune misure: vi si domanda, p. es., che lo Stato eserciti un controllo ed una sorveglianza, che le tariffe sieno pubblicate: si accenna come miglioramento desiderabile una parte di ciò che esiste in Francia; ma la questione della soppressione generale delle Società ferroviarie, e della consegna allo Stato del complesso di tutte le vie di comunicazione, non venne sollevata che da un piccolissimo numero di persone, tra le quali si possono citare dei fun-

(*) Siamo poi lieti di vedere che anche l'egregio nostro confratello, *Il Giornale dei lavori pubblici*, si associa completamente alle idee del sig. Jacqmin, facendole sue in un articolo, ieri pubblicato, su questo grave argomento. (La Red.).

zionarii pubblici, desiderosi di realizzare un aumento delle loro attribuzioni. Ma l'immensa maggioranza della nazione respinge energicamente codesta soluzione; e la conclusione dell'ultima inchiesta del Parlamento è concepita in termini che non lasciano alcun dubbio a tale riguardo: « Noi crediamo essere inopportuno (*inexpedient*) di mutare la politica ch'è stata adottata, e che bisogna lasciare alla libera industria dei cittadini la costruzione e la direzione delle ferrovie ».

In America si è più lontani ancora: gran numero di Stati hanno inscritto nelle loro leggi fondamentali la *proibizione assoluta per lo Stato di costruire ed esercire ferrovie.* Si ebbero in America avvenimenti della massima gravità; il servizio dei treni fu disorganizzato per parecchie settimane sopra le linee che assicurano l'approvvigionamento di Nuova York e di città aventi una popolazione di più migliaia d'anime. Le più vive controversie furono e sono tuttora impegnate circa i mezzi di prevenire il ritorno degli scioperi, che insanguinarono il suolo della Confederazione. Eppure nessuno pensò a domandare l'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato; si è detto, al contrario, che se le ferrovie americane avessero adottato l'organizzazione delle Società ferroviarie francesi, non si avrebbe avuto a deplorare quelle disgazie.

Non è dunque in Inghilterra, e molto meno presso la grande repubblica americana, che si devono cercare gli argomenti in favore dell'esercizio governativo. Ciò che si constata in codesti paesi è il desiderio di veder diminuire la suddivisione, lo sparpagliamento degli esercizii, e di giungere ad una maggiore stabilità delle tariffe. La costituzione di gruppi assolutamente simili ai gruppi francesi, la sorveglianza esercitata dall'Amministrazione francese, corrispondono perfettamente a questo duplice programma, il quale non è criticato che nel nostro paese.

Posto, dunque, da banda il regime inglese ed americano, restiamo sul continente, e vediamo quanto accade intorno a noi. Esamineremo in quali condizioni fu costituita la rete delle ferrovie nelle varie regioni dell'Europa, e specialmente nel Belgio, in Germnnia, in Austria. Ma possiamo affermare un primo fatto di capitale importanza, cioè che in nessuna parte esiste una rete dello Stato abbracciante 24 o 25,000 chilometri, retti da una sola e medesima Amministrazione, e che in nessuna parte si pensa a costituirla.

Del resto, non è indispensabile di andare all'estero per istudiare il sistema dell'esercizio governativo delle strade ferrate. La Francia ha già conosciuto questo regime. Per tre anni lo Stato ha esercìto linee importanti: Parigi-Chartres, Parigi-Tonnerre, Digione-Châlon, poi Tonnerre-Digione; il che formerebbe una lunga sezione da Parigi a Châlon-sur-Saône, con un grande servizio di corrispondenza verso Lione. Durante questo periodo, si esperimentò il regime dell'ingerenza ministeriale nei dettagli giornalieri dell'esercizio; ed allorchè nel 1852 codesto regime scomparve, nessuno pensò a rimpiangerlo!.....

Dopo questo proemio, l'autore entra nella prima parte del suo lavoro, cioè nell'esame della costituzione delle reti estere, cominciando da quella del Belgio:

Al 31 dicembre 1876, la rete generale delle ferrovie del Belgio comprendeva 3,589 chil., cioè:

1° Ferrovie esercìte dallo Stato:

a) Linee costruite dallo Stato . . . chil. 678
b) Linee costruite da Società e riscattate dallo Stato . . . . . . . . . . . . » 452
c) Linee costruite da Compagnie ed esercìte dallo Stato . . . . . . . . . . . . » 975

Totale chil. 2,105

2° Ferrovie costruite ed esercìte da Compagnie » 1,484

Totale chil. 3,589

Il complesso della rete belga non supera dunque la lunghezza delle linee concesse ad una delle grandi Compagnie francesi; ed importerà di non perder d'occhio tale situazione, allorchè si confronteranno le tariffe in vigore nel Belgio con quelle applicate in Francia: per una rete che abbraccia soltanto 3600 chil. si possono trovare delle regole assolutamente inapplicabili ad una rete di 25,000 chil.

La ripartizione sovraindicata dimostra che, in fatto di ferrovie, il Belgio presenta un saggio di tutti i sistemi conosciuti. Vi esistono, infatti, ferrovie dello Stato; ferrovie dapprima concesse e poi riscattate dallo Stato; ferrovie concesse ed esercìte, sia da Società concessionarie, sia da Società sostituite in virtù di contratti di fusione e di affitti su basi variabilissime.

La più antica e la più importante rete del Belgio è quella delle *Ferrovie dello Stato.* Sino dal 1831, si si preoccupò dei mezzi di collegare direttamente il porto di Anversa colla frontiera tedesca, senza passare pel territorio neerlandese. Vive discussioni si sollevarono precisamente intorno alla questione di sapere se la ferrovia progettata doveva esser concessa, o rimanere in mano dello Stato......... Vinsero le considerazioni assolutamente politiche, e con 55 voti contro 35 la Camera dei rappresentanti votò la costruzione da parte dello Stato di una rete, che aveva per punto centrale Malines, e si componeva di quattro diramazioni: verso Anversa, il confine prussiano per Liegi, il confine francese per Bruxelles, e verso il Mare del Nord per Gand, Bruges ed Ostenda. Si temeva di vedere i capitali stranieri prender parte alla costruzione di linee importanti per la indipendenza nazionale, e questo motivo è assai nettamente indicato nelle deliberazioni delle Camere belghe.

La rete stabilita colla legge del 1° maggio 1834 fu costruita, e le sue sezioni successivamente aperte all'esercizio, senza che si si occupasse molto della creazione d'altre linee. Lo Stato concesse la ferrovia da Anversa a Gand a sezione ridotta (m. 1.15), poi la questione delle ferrovie rimase assopita per 11 anni, sino al 1845. A questo punto i capitalisti stranieri, inglesi per la maggior parte, invasero in qualche modo il Belgio, ed ottennero 9 concessioni, rappresentanti in complesso 720 chil.

I risultati furono mediocri, molte di queste nuove linee essendo improduttive; malgrado ciò, il paese fu in preda ad una vera febbre ferroviaria. Le domande di concessione si moltiplicavano, e lo Stato concedeva tutto quanto gli si domandava. Nel 1869, vi erano nel Belgio 50 Società, che avevano costrutto in complesso 1689 chil., pressochè 33 per ciascuna.

La situazione di queste Società era assai precaria; i loro rappresentanti pensarono al solo partito che v'era da prendere — la riunione del maggior numero possibile di linee in alcuni gruppi, riunione effettuata mediante fusione, riscatto od affittamento. Senza entrare nei dettagli poco interessanti di tali negoziati, si può dire che le Società iso-

late scomparvero quasi tutte, e furono sostituite dal gruppo del Nord-Belga, dal gruppo del Grande-Central-Belga, dal gruppo della Società generale d'esercizio, e dalla grande Compagnia del Lussemburgo.

Lo Stato aveva assistito pressochè passivamente alla creazione di questi gruppi ; ma esso ebbe un crudele risveglio. La Società generale d'esercizio, rappresentata, direttamente od indirettamente, dalla Società dei bacini carboniferi dell'Hainaut, era giunta, congiungendo insieme dei tronchi isolati, a costituire delle arterie parallele alle grandi linee dello Stato, ed a disputare a queste un traffico insufficiente a far vivere due o tre imprese. Dopo parecchi anni di lotte e di esitazioni, intervenne tra lo Stato e la Società d'esercizio, rappresentata dal signor Philippart, la Convenzione del 25 aprile 1870, che inaugurava un nuovo sistema. Lo Stato prendeva in affitto 600 chil. di linee già costrutte, incaricava il signor Philippart della costruzione *a forfait* di altri 500 chil., e s'impegnava ad esercire queste nuove linee a condizioni analoghe a quelle ch'erano state accordate pei primi 600 chilometri.

Altre considerazioni spinsero lo Stato a fare nel 1872 una operazione ancora più importante — a riscattare la rete della grande Compagnia del Lussemburgo. La Società inglese, concessionaria di questa ferrovia, aveva sottoscritto colla Compagnia delle ferrovie dello Stato francese un contratto, a tenore del quale essa abbandonava a questa il suo esercizio, mediante una rendita di fr. 12.50 per azione. Noi non rifaremo qui la storia di quello che si chiamò *l'incidente franco-belga*; il paese credette dover votare una legge di *salute pubblica* per isfuggire ad un pericolo molto chimerico. Gli Inglesi dovettero conservare le loro linee; ma nel 1872 essi aprirono trattative allo scopo di cedere la loro rete ad una Società in cui appariva l'elemento tedesco. Il Governo questa volta non esitò, e riscattò la rete dando agli Inglesi una rendita di 25 fr. per azione, appunto il doppio del prezzo offerto dalla Compagnia dell'Est nel 1869.

In questi fatti, sommariamente esposti, è possibile vedere l'applicazione di un principio economico? Nessuno vi ha pensato nel Belgio. Nel 1834 si è costituita una rete dello Stato, perchè si aveva paura di vedere gli stranieri prender parte ad un'opera nazionale. Nel 1869 si è presa in affitto la rete Philippart, perchè si scoperse che questa rete faceva una concorrenza alle linee dello Stato. Nel 1872, si riscattò la rete lussemburghese, perchè nel 1869 si temette di vederla esercita da una Società francese, e nel 1871 stava per essere venduta ad una Società tedesca. Ecco la verità.

Se si scorrono i voluminosi registri contenenti le deliberazioni delle Camere, vi si trovano svolti sovente i motivi che dovrebbero opporsi alla continuazione dell'esercizio da parte dello Stato; ma essi spariscono tutti dinnanzi a questo argomento decisivo: respingere tutto ciò che, per una ragione qualunque, potrebbe apportare il più lieve attacco alla indipendenza del paese.

Malgrado poi gli assorbimenti del 1869 e 1872, la rete dello Stato belga non comprende ancora che i tre quinti della rete totale (2100 chil. sopra 3,600). Il resto ha ancora una esistenza indipendente; ma vi sono frequenti conflitti tra lo Stato e la Compagnia più importante, quella del Grande-Centrale-Belga, e v'ebbero parecchie lotte di tariffe. Allo scopo di por fine alla concorrenza, lo Stato farà un passo di più nell'assorbimento delle Società private, e riscatterà probabilmente le linee del Grande-Centrale; ma anche stavolta, in luogo di grandi principii da applicare, si tratterà prosaicamente di far cessare una concorrenza. (*Continua*).

# Nostre Corrispondenze

Roma, 9 aprile.

« Ecco, tornando il sol, l'ombra smarrita,
« Ma non torna più a noi l'età sfuggita »

Sono due versi in realtà poco danteschi per la forma, ma esprimenti una verità santissima nella sostanza, che, letti sin da fanciullo sotto una meridiana del mio paesetto nativo, mi tornarono testè alla mente, chi sa in virtù di quale fenomeno mnemonico, pensando alla fatale scadenza della Convenzione di Basilea, la quale picchia già sì forte all'uscio di casa, senza che vi sia nulla ancora, nè di definitivo, nè di provvisorio, da surrogarvi. Aveva la durata di due anni, e questi si lasciarono sfuggire sterilmente, nè tornano certo più a noi.

La modesta meridiana e l'umile iscrizione da me ricordate, converrebbe forse collocarle nella corte di ciascun dicastero, in modo da renderne inevitabile la vista quotidiana ai Ministri, nella speranza che ne traessero utili insegnamenti. Intanto, ciò che proporrà il Gabinetto Cairoli riguardo all'esercizio dell'Alta Italia non si sa, nè si può sapere da nessuno ancora, per la semplice ragione che lo ignora sino ad oggi il Ministero medesimo. Dal canto suo, l'on. Baccarini personalmente, non v'ha dubbio che, nella qualità di Ispettore del Genio civile, avrà da lungo tempo fissato la sua opinione, pensata tra sè e sè una soluzione del ponderoso problema; ma di fronte ai colleghi, preoccupati, probabilmente assai più di lui, di fare soprattutto della cosidetta politica abile, prevarranno le sue competenti idee d'uomo tecnico? — Non date quindi retta, per ora, alle voci correnti: sono pesci d'aprile, che vengono ammanniti tutto l'anno. —

Vi annunziai nel gennaio, mi pare, l'approvazione datasi dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ad un progetto di massima pel tronco ferroviario da Conegliano a Vittorio, presentato dalla concessionaria Banca Veneta di costruzioni; ed oggi posso annunziarvi essere stato altresì approvato il progetto definitivo nella seduta consigliare di sabbato, fornendovi per soprappiù i principali particolari al riguardo.

La ferrovia Conegliano-Vittorio avrà origine a m. 2534 dalla Stazione di Conegliano cadente sulla linea Venezia-Udine-Trieste; e svolgendosi a destra quasi ad angolo retto, con una curva di m. 400 di raggio, percorrerà circa 5 chil. a sinistra, e quasi parallelamente alla strada nazionale d'Allemagna; passerà pure a sinistra dell'abitato di Ceneda, e giungerà a Vittorio dopo un cammino di chilom. 11.180.69. La massima pendenza sarà del 9,574 p. 0[00 e per una lunghezza di m. 2300; il raggio minimo delle curve m. 400. Le opere minori da costruirsi per tale tronco consistono in 16 manufatti, da m. 0,80 a 3 m., oltre a due cavalcavia, uno sulla strada Cenciniga, e l'al-

tro obliquo sulla strada Calcalda. L'importo della spesa per la costruzione venne preventivamente calcolato nella somma di L 1,030,000. —

Nella seduta medesima del Consiglio superiore venne altresì emesso parere favorevole sopra il disegno, anch'esso definitivo, di un assai più importante tronco, di 28 chilometri, da Oristano a Paulilatino in Sardegna, nè mancherò di presentarvelo in tutti i suoi particolari nella mia successiva corrispondenza. —

Eccovi ora accennati sommariamente gli altri piccoli disegni esaminati dal prelodato consesso nelle sue ultime adunanze:

Tre progetti per lavori di consolidamento di rilevati nei tronchi ferroviarii Canicatti-Favarotta, Villarosa-Santa Caterina, e Leonforte-Villarosa, nelle linee Calabro-Sicule;

Un progetto di compimento della colmata dei terreni compresi fra il Volturno, l'Agnena, la strada di Cancello e il mare Tirreno, nel circondario di Capua e provincia di Caserta;

Finalmente diversi progetti per la sistemazione della strada nazionale Marsicana, che attraversa la frana della Roscia nella provincia di Aquila, e per la costruzione di parecchi tronchi di strade provinciali di 1ª e 2ª categoria. —

L'avanzamento dei lavori sulle strade comunali obbligatorie sussidiate dallo Stato, ricorderete che a tutto l'anno 1877 era rappresentato da una spesa di L. 56,055,669.78, secondo i più precisi dati statistici da me fornitivi sino dal gennaio scorso. Trovasi ora già superata la spesa di L. 63,119,243, vale a dire che alla fine del marzo p. p. l'ammontare dei lavori eseguiti nel primo trimestre dell'anno corrente era di 7,063.273: cospicua somma in realtà, anche soltanto considerata per sè stessa, e che segnala poi un'attività straordinariamente crescente, laddove si confronti colle L. 255,367 spese nel trimestre corrispondente del 1872, ed altresì colle L. 4,712,024 spese nel medesimo periodo di tempo del 1877.

Le quote del sussidio dallo Stato pagate a tutto il 1877 erano di L. 12,906,281, ed a tutto lo scorso marzo lire 14,572,412. —

Una Commissione, composta degli ispettori Barilari, Pareto e Bompiani, ispezionò, per incarico del Ministero, le bonifiche toscane, in relazione a parecchie questioni vertenti, e presenterà quanto prima il proprio rapporto.

E ad un'altra Commissione, formata dagli ispettori Bompiani, Spadon e Natalini, venne affidato il nuovo studio del lungo litigio in materia idraulica tra i signori Viscogliosi e Roessinger, argomento già da me ripetutamente trattato. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ultimato il progetto per l'ingrandimento della Stazione di Udine. Questo progetto comprende la costruzione, oltrecchè dei piani caricatori militari e dei magazzini isolati per le materie infiammabili di cui abbiamo già parlato, anche di vasti locali di deposito per le merci, di Ufficii doganali ecc., e di una grande rimessa per le locomotive, con annesse officine di riparazione.

La spesa preventivata per tali lavori ascenderebbe a L. 1,200,000.

Il progetto venne in questi giorni rassegnato all'approvazione governativa. Esso non escluderebbe poi un futuro adattamento per rendere quella Stazione capace del servizio internazionale.

---

Presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano si riunisce oggi una Commissione di delegati delle Ferrovie medesime e di quelle estere, che prendono parte al servizio diretto italo-svizzero-sudbadese, via Brennero, allo scopo di concretare i particolari relativi alla pubblicazione e quindi all'attuazione col 1° maggio prossimo della nuova tariffa per l'accennato servizio, in conformità al preavviso già pubblicato nel nostro numero del 20 marzo p. p.

Vogliamo sperare che in seno alla detta Commissione non sorgano, per parte delle Ferrovie estere, difficoltà tali da dover rimandare ad epoca più remota il provvedimento di cui si tratta. Ciò sarebbe tanto più deplorevole, in quanto il provvedimento stesso è collegato a quello della comtemporanea attuazione della tariffa italo-franco-svizzera, via Modane, tanto giustamente reclamata dal Commercio italiano e specialmente da quello di Genova.

Riteniamo però che tale timore sarà per dileguarsi, considerando che, per le Ferrovie oltre Peri, trattandosi di una tariffa di concorrenza a quella per via di Modane, la Direzione dell'Alta Italia ha già loro fornito, sino dallo scorso estate, tutti i materiali necessarii per prepararsi a codesta concorrenza; e fu appunto a siffatto scopo che le suddette Ferrovie estere tennero in Monaco due conferenze, l'una il 22-23 agosto 1877 e l'altra il 26 marzo p. p.

Per parte nostra e per norma del Commercio italiano, teniamo a constatare che le Ferrovie dell'Alta Italia hanno fatto ogni lor possa per l'attuazione della tariffa in discorso colla data già fissata pel 1° maggio prossimo.

---

In occasione della prossima Esposizione universale di Parigi, sappiamo che le Amministrazioni delle fervie italiane e francesi si propongono di stabilire dei viaggi circolari internazionali fra l'Italia e la Francia con biglietti valevoli per 45 giorni almeno.

---

Veniamo informati che l'egregio ingegnere Bortolotto, Capo-sezione principale delle officine in Verona delle ferrovie dell'Alta Italia, è stato nominato Direttore della Scuola operaj meccanici, stabilita in Vicenza dal senatore A. Rossi.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Nuovo valico dell'Appennino.** — Scrivono da Faenza al *Diritto* che il 31 marzo p. p. ebbe luogo in quel teatro comunale l'adunanza popolare già annunziata.

Oltre i rappresentanti delle principali città interessate alla costruzione della ferrovia Faenza-Firenze, e delle Società operaie, vi intervennero circa duemila persone. L'adunanza durò presso a due ore.

Primo a parlare fu il cav. Gaetano Carboni, membro del Comitato promotore del Comizio, il quale, dopo avere dimostrato lo scopo di quella riunione, invitava il Sindaco della città, avv. Betti, a prenderne la presidenza.

Dopo i discorsi pronunciati da varii oratori, il presidente dichiarava che il Municipio di Faenza avrebbe fatto quanto era in poter suo per raggiungere la desiderata meta; e poneva quindi ai voti la seguente deliberazione, che venne approvata all'unanimità:

« Il Comizio popolare riunito in Faenza il 31 marzo 1878, coll'intendimento di discutere, indipendentemente da ogni ragione di locale interesse, e soltanto in ordine a larghe vedute di massimi generali vantaggi, quale linea ferroviaria meriti la preferenza su quelle proposte per un nuovo valico dell'Appennino fra Porretta e Fossato;

« Considerando che la ferrovia Faenza-Firenze è, paragonata alle sue competitrici, la meno costosa, quella di più facile e sollecita costruzione, e di più sicura manutenzione;

« Considerando che l'opportuna difesa dello Stato reclama un'altra linea ben coperta, di facile e sicuro esercizio, e posta nei limiti del raggio d'azione del ridotto centrale di Bologna;

« Considerando che la linea Faenza-Firenze, non perdendo il merito di presentarsi come congiunzione più breve fra la Capitale e l'alta Italia, mantiene il carattere di sussidiaria *alla ferrovia* porrettana, senza divenirle un'emula *pericolosa*, carattere che la nuova strada ferrata perderebbe *quando*, maggiormente allontanata da Bologna, muovesse da Forlì, da Cesena o da Rimini;

« Considerando che la preferenza, che fosse accordata a questa linea, porterebbe la fortunata conseguenza di rendere possibile, coll'andar del tempo, un'altra ferrovia tra la medesima e la Falconara-Foligno, recando così maggiore e conveniente frazionamento della grandissima estensione compresa fra Bologna, Falconara, Foligno e Pistoia, in perimetri più adeguati allo sviluppo che dovrebbe prendere la rete ferroviaria italiana;

« Considerando che le moderate e meglio distribuite pendenze della faentina le assicurano condizioni favorevolissime in relazione alle occorrenti spese di esercizio;

« Considerando che, per gli abbreviamenti degli itinerarii, la linea Faenza-Firenze è la sola che presenta vantaggi *sensibili* in tutte le combinazioni;

« Considerando che essa costituisce una unione brevissima e direttissima fra l'Adriatico ed il Mediterraneo attraverso l'Italia centrale, massime per le provenienze dal Barese e dalla Puglia e per quelle del littorale Mediterraneo verso l'Adriatico;

« Considerando che essa allaccia numerosi ed importanti centri di popolazione, agricoli, industriali e commerciali, e non si perde fra disabitati dirupi;

« Considerando che parte di questa linea potrebbe servire come tronco della più breve e diretta comunicazione fra Bologna e Roma, risparmiando una lunghezza maggiore di quella Arezzo-Forlì e non superando complessivamente la spesa di questa;

« Visto che anche il minimo dubbio sulla giustezza delle conclusioni nel confronto delle diverse linee Tosco-Romagnole, fatto da persone direttamente interessate, sparisce al solo osservare che le Commissioni governative, più volte nominate dal 1868 al 1877 con incarico di proporre la migliore di dette ferrovie, unanimemente e costantemente accordarono la loro preferenza alla ferrovia Faenza-Firenze;

« Dichiara, in conformità alla proposta ministeriale fatta nel progetto di legge presentato alla Camera dei deputati li 22 novembre 1877, di doversi preferire alle altre la ferrovia Faenza-Firenze; e

« Delibera di inviare copia della presente concorde deliberazione a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, e ai due rami del Parlamento italiano, invocando che venga attuato questo progetto, che sopra ogni altro favorisce l'interesse generale dello Stato, ed in pari tempo dà nuova e desiderata vita a fertili e popolose vallate ».

**Ferrovie in Piemonte.** — Il *Monferrato* di Casale scrive che un'adunanza di commercianti tenutasi domenica scorsa in quella città, per la costruzione di una ferrovia sulla sinistra del Po, nominò una Commissione incaricata di promuovere tutte le opportune pratiche. Il citato giornale esorta i Comuni monferrini, interessati alla costruzione della linea di destra, a deliberare il necessario sussidio.

— La *Gazzetta di Saluzzo* scrive:

Sappiamo che la domanda per la costruzione ed esercizio delle linee ferroviarie Cuneo-Saluzzo-Airasca e Cuneo-Mondovì fu presentata al Ministro il 30 marzo, e che il 4 corrente ebbe luogo una prima conferenza col Direttore generale delle ferrovie, comm. Valsecchi, in compagnia degli on. deputati comm. Ranco e signor Delvecchio.

Speriamo che il nostro deputato vorrà unirsi ai suoi colleghi nelle successive pratiche; tanto più che la questione del sussidio governativo è tutt'altro che risolta.

**Ferrovie in Liguria.** — Da tempo era sorta l'idea tra i Comuni delle grandi vallate di Fontabuona di unirsi con un tronco di ferrovia alla linea littoranea, che congiunge Genova a Spezia. A questo fine, tutti quei Municipii si erano uniti in consorzio col Comune di Rapallo, sotto la presidenza dell'onorevole Molfino, ed avevano incaricato l'ingegnere Assalino degli studii opportuni.

Ora questi studii sono compiuti, ed è interamente determinata la linea che dovrebbe da Rapallo, e per mezzo di una grande galleria, mettere nelle valli indicate di Cicagna e Fontanabuona. La linea sarebbe di 6 chilometri all'incirca, avrebbe un solo binario, e la spesa totale sarebbe di un milione e 60 mila lire.

**Ferrovia Messina-Patti-Palermo.** — Leggesi nel *Diritto* del 4:

Dinanzi al palazzo della Prefettura di Messina venne fatta una dimostrazione di circa 5,000 persone, acclamando il Re Umberto ed esprimendo i desiderii della popolazione messinese, di avere la ferrovia Messina-Patti-Palermo, la riduzione delle tariffe ferroviarie, e i magazzini generali.

Il Sindaco e il presidenta della Camera di commercio andarono in Commissione dal Prefetto, a cui esposero i desiderii della popolazione.

Il Prefetto rispose che se ne sarebbe fatto interprete presso il Governo.

La dimostrazione si sciolse, acclamando di nuovo al Re.

— Sugli angoli delle vie venne poi affisso il seguente telegramma:

« Prefetto di Messina,

« Il Governo studierà subito un possibile temperamento per una proroga della cessione del porto-franco, esaminerà con propizii intendimenti la questione ferroviaria, e presenterà oggi un progetto di legge sui magazzini generali.

« La patriottica città di Messina può fare assegnamento sulle premurose cure del Governo pe' suoi interessi.

« CAIROLI ».

Il progetto di legge sulla Dogana e sui magazzini generali venne, infatti, presentato alla Camera dal ministro Seismit-Doda nella seduta del 4 corrente.

**Ferrovia Palermo-Catania.** — Scrivono all'*Opinione* da Palermo, 30 marzo:

La quistione della ferrovia diretta da Palermo a Catania, alla quale sono legati i principali interessi di questa città, pare che debba farsi molto grossa. Ieri ha cominciato a veder la luce un nuovo giornale, che dicesi dei lavori pubblici in Sicilia, col titolo abbastanza eloquente: *Vallelunga od Imere?*

Ora, questo nuovo giornale ha cominciato le sue pubblicazioni, con la convinzione, esso dice, tuttora inalterata che per la linea diretta Palermo-Catania sia necessaria una discussione calma e temperata, che possa, senza idee precon-

cette, riuscire utile al nostro paese, mettendo in chiaro una situazione che, non discussa, può tornare fatale nelle sue conseguenze. Il nuovo giornale dice non essere persuaso del progetto che la Direzione tecnica, che ha sede in Caltanissetta, ha studiato; e che esso sosterrà la linea delle Due Imere, perchè in essa trova assegnato il vero, il solo, anzi l'unico tracciato che fa l'interesse della nostra città e provincia; che combatterà la linea di Vallelunga, ritenendo che essa sia sommamente dannosa pel suo sviluppo, per le sue difficoltà tecniche, e soprattutto per il tempo incalcolabile che sarà necessario impiegare nella costruzione della grande galleria che, traversando il Monte Castellaccio, incontrerebbe enormi volumi d'acqua.........

Sarebbe cieco chi non vedesse in questo nuovo giornale la mano o almeno l'inspirazione dell'ing. Mottura, ed appunto per ciò acquista una maggiore importanza, perchè tutti sanno, non esclusi i suoi avversarii, che valentuomo egli sia. Senonchè è giusto si sappia che questa città non ha alcun interesse di preferire la linea di Vallelunga a quella delle Due Imere: l'una o l'altra appagherebbe i suoi legittimi desiderii; e se domani potessero cominciarsi le costruzioni sulla linea delle Due Imere, si abbandonerebbe senza rimpianto quella di Vallelunga. Quello che allarma e indispone è semplicemente il ritardo; e forse per le argomentazioni dell'ing. Mottura, che man mano vedremo senza dubbio sviluppate nel nuovo giornale, si andrà incontro ad un ritardo maggiore, se pure non si arriverà al punto di dover abbandonare la linea di Vallelunga, come si dovette abbandonare quella di Montedoro per le insormontabili difficoltà che s'incontrarono nel corso dei lavori.

— Ed alla *Gazzetta d'Italia* scrivono pure da Palermo, 4:

È uscito il 2° numero del giornale *Vallelunga od Imere?*, portando in testa delle sue colonne il seguente telegramma da Caltanissetta: « Operai esecutori pozzi linea Vallelunga-Montecastellaccio arrestarono lavoro, rinvenendo acqua 45 metri profondità ». In questo punto però mi si assicura essere arrivato un altro telegramma da Marianopoli all'*Amico del Popolo*, nel quale si smentisce recisamente la notizia del rinvenimento dell'acqua. Intanto i giornali locali si agitano, e cominciano a proporre pubbliche e solenni manifestazioni perchè si rendano sempre più frustranei gli sforzi di coloro che, ritardando la pronta costruzione delle nostre ferrovie, compromettono l'avvenire dell'isola nostra.

**Ferrovie in Sicilia**. — Il 7 corr. venne inaugurato il tronco ferroviario fra Caltanissetta e Santa Caterina, completando così la linea diretta da Caltanissetta a Catania.

— In seguito alle premure degli on. deputati Cancellieri, Nicastro, Tedeschi, Omodei e Carnazza, il Ministero dei lavori pubblici ha disposto cha siano sollecitamente eseguiti i nuovi studii della linea da Siracusa a Licata, adoperando all'uopo un personale tecnico capace di compiere il lavoro entro sei mesi.

**Tramway in Milano** — La Deputazione provinciale ha definitivamente accordato al sig. cav. Emilio Osculati la concessione di una linea di *tramway*, che ponga, per la strada di circonvallazione, in comunicazione i sobborghi di porta Venezia e porta Tenaglia.

I lavori non tarderanno ad essere incominciati.

— La Deputazione medesima ha definitivamente approvato il piano convenuto fra i rappresentanti suoi e quelli del Comune, pei tracciati da preferirsi per le concessioni dei *tramways* passanti dalle strade provinciali esterne alle traverse provinciali e strade comunali, per mettere capo alle porte della città.

**Tramway a Venezia** — Il Consiglio comunale di Venezia, nella seduta del 6 corrente, dopo brevissima discussione, deliberò all'unanimità di concedere alla Società proprietaria degli Stabilimenti balneari di Lido, l'uso di una parte della strada comunale da S. M. Elisabetta al mare per l'istituzione di un *tramway* a cavalli o a vapore La concessione sarà valida per 29 anni, ma estensibile fino ai 40, qualora l'esercizio proceda senza eccezione, e verso il pagamento del canone annuo di L. 20 a garanzia della proprietà comunale. La stagione in cui dovrà essere aperto il *tramway* sarà almeno dal 1° giugno a tutto settembre.

**Tramways di Genova** — A proposito della notizia data nel precedente numero sull'esito della causa vertente tra la Società dei *tramway* ed il Municipio di Sestri Ponente, scrivono da quella città al *Commercio* di Genova:

Non è la verità che il Comune di Sestri Ponente abbia perduta la lite colla Società del *tramway*, perchè non è mai esistita alcuna lite fra di loro.

Quando i rappresentanti della guidovia si presentarono alla Commissione incaricata dal Municipio per trattare con essi, le proposte del Comune furono:

« Se volete percorrere la via principale del paese, la quale son costretto di rifare a nuovo, rifatela voi altri per me; in corrispettivo mi obbligo di riattare la via che da vicino corre parallela alla principale, e di far passare in essa i carri, di maniera che, cessando ivi il transito, cessi altresì per voi ogni spesa di manutenzione. Queste condizioni non vi vanno? E voi collocate gratuitamente i vostri binarii nella via secondaria, e non parliamone altro ».

I rappresentanti del *tramway* dichiararono che intendevano di passare nella via principale, e quale indennità di passaggio offerirono L. 38,000.

Non essendo stata accettata questa offerta, gli incaricati francesi chiesero una settimana di tempo per riferire alla loro Società in Parigi le domande del Comune, e poi trasmettere a questo una risposta definitiva.

Ciò accadeva sullo scorcio del luglio 1877.

La settimana, come di ragione, venne concessa. Passata questa, ne chiesero un'altra, poi una terza.

Da quell'epoca sono trascorsi nove mesi, e il Municipio di Sestri Ponente oggi ancora sta aspettando codesta risposta.

In questo frattempo, non essendo più possibile di differire la costruzione della via chiesta dai rappresentanti del *tramway*, perchè divenuta impraticabile, l'impresa venne definitivamente deliberata per L. 60,900.

Tale è la storia vera e genuina dei fatti occorsi, quale, del resto, appare dai documenti e dalle testimonianze, che all'uopo si possono produrre.

**Accidente ferroviario**. — La *Riscossa* di Sassari annunzia che nel pomeriggio del 2 corr., sulla linea ferroviaria Sassari-Chilivani, avvenne uno scontro di locomotive. Lamentansi alcuni feriti e la perdita di una macchina, che andò in frantumi.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo**. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*:

Nella seduta del 27 marzo, il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo ha autorizzato la Direzione, con riserva dell'accettazione per parte dell'Assemblea generale, a rilasciare al Consiglio federale la dichiarazione, che la Società ferroviaria del Gottardo, nel caso in cui si giungesse alla ricostituzione dell'impresa, riconoscerà come tasse massimali nel servizio diretto della Svizzera le tasse massimali stabilite per il servizio di transito fra la Germania e l'Italia, e che quindi rinuncia alle tasse più elevate che erano state accordate alla Società da alcune concessioni cantonali.

— Nella seduta del 1° aprile, il Landrath di Basilea-Campagna ha votato all'unanimità e per appello nominale di sottoporre al popolo la proposta di accordare i fr. 100,000 di sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo.

— Avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana: dal lato di Göschenen m. 20.80 (roccia dura, poca pressione); dal lato di Airolo m. 16.80; in totale m. 37.60, cioè m. 5.37 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere**. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 2:

L'Amministrazione della ferrovia Lago di Zurigo-Gottardo venne autorizzata ad impiegare sul tronco Rapperswyl-Pfäffikon solo dei vagoni di seconda e terza classe, fino a tanto che non abbia luogo un'ulteriore costruzione,

quindi fino a tanto che l'intiera linea concessa Rapperswyl-Brunnen non sia posta in esercizio.

— Il Dipartimento delle ferrovie è autorizzato a pagare agli aventi diritto, a senso della pubblicazione del 1° del passato mese, il saldo di fr. 100,000, deposto presso la Banca fedèrale e proveniente dall'amministrazione del sequestro e della rendita della *Ligne d'Italie*.

**Ferrovie francesi.** — Il Senato ha approvato: 1° il progetto di legge per la classificazione tra le ferrovie di interesse generale di quella da Belleville a Beaujeu ; 2° il progetto per la Convenzione passata tra il Ministro dei lavori pubblici e la Società Parigi-Lione-Mediterraneo.

— Il Senato si è poi aggiornato al 29 corr. senza avere esaminato il progetto relativo al riscatto delle ferrovie secondarie, già votato dalla Camera dei deputati sino dal 17 marzo scorso.

A questo proposito, la *Semaine financière* dice che per tale ritardo restano in sofferenza troppi interessi, collegati a quel progetto. Però se ne deve forse attribuire la causa ad un controprogetto presentato dai sig. Caillaux e Montgolfier. Questo progetto si caratterizza nel senso, ch'esso accetta in apparenza le decisioni prese dalla Commissione arbitrale circa il prezzo del riscatto, per modificarle poi sotto una forma diversiva. Al pagamento stabilito dagli arbitri, il controprogetto sostituirebbe, infatti, il pagamento in 50 annuità, ma con l'interesse al 4 0[0, in luogo del 5 0[0 fissato dalle sentenze arbitrali. Sostituire un 5 0[0 con un 4 0[0 non ha che una importanza secondaria, quando si tratta di una dilazione di pochi mesi soltanto, come l'intendevano gli arbitri. Ma, quando si tratta di un pagamento per annuità a lunga scadenza, la situazione muta di aspetto; ed in questo caso, abbassare di 1 0[0 il tasso degl'interessi moratorii equivale a ridurre di 20 0[0 il capitale da rimborsare. Le sentenze si troverebbero, in questo modo, singolarmente eluse e modificate; ma è evidente che il controprogetto Caillaux ha poca probabilità d'essere adottato.

La Commissione senatoria, incaricata dell'esame del progetto, si è riunita all'indomani della chiusura del Senato. Essa approvò la relazione di cui aveva incaricato il signor Feray. Si è soltanto insistito perchè il testo definitivo contenesse una espressa riserva, destinata a ben precisare il carattere provvisorio dell'esercizio da parte dello Stato.

— Gli azionisti della Compagnia delle Charentes sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 13 corr. per deliberare sulla Convenzione conclusa tra il Consiglio d'amministrazione ed il Governo per la retrocessione della rete delle Charentes allo Stato.

Tale deliberazione non può dar luogo a discussione: la situazione è delle più semplici. La Compagnia delle Charentes è in possesso di linee che presentano ogni anno un *deficit* di circa 5 milioni di fr. Essa ha dovuto sospendere il pagamento dei *cuponi* delle sue Obbligazioni; e se essa non è già fallita, lo deve soltanto alla situazione fattale dal suo contratto col Governo. Mercè questo contratto, le linee delle Charentes vengono riscattate con una somma di 113 milioni pagabili in capitale, somma che, con diversi introiti accessorii, permette non solo di soddisfare i creditori della Compagnia, ma di ripartire agli azionisti fr. 150 circa per azione.

Malgrado questa riduzione di capitale, gli azionisti possono ritenersi relativamente soddisfatti che lo Stato, in luogo di applicar loro le clausole rigorose del Capitolato e di far vendere all'asta le linee a qualunque prezzo, abbia preferito il riscatto diretto per mezzo di sentenze arbitrali.

Nessuna esitazione è dunque possibile; e l'assemblea del 13 corr. non può che ratificare il contratto conchiuso col Governo, se gli azionisti vogliono ancora salvar qualche cosa dalla liquidazione delle Charentes.

— Per decisione del Ministro dei lavori pubblici, la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest è stata autorizzata ad aprire all'esercizio col 1° aprile corr.: 1° la sezione della linea dal ponte dell'Alma ai Moulineax, compresa tra la Stazione del Campo di Marte e la via Le Blanc; 2° l'allacciamento di questa linea colla ferrovia della Cintura, tra la via Le Blanc e la via Lecourbe.

**Ferrovie tedesche.** — Martedì della scorsa settimana, il Reichstag si occupò del progetto di legge per la costruzione delle ferrovie nella Lorena.

Il sotto-segretario di Stato Herzog, nell'esporre il progetto, disse che alla Lorena occidentale mancava una comunicazione diretta col resto della Germania, e che la comunicazione per mezzo della linea locale di Chateau-Salins con Metz passa soltanto su territorio francese, e così la Lorena rimane isolata. Anche la strategia consiglia la costruzione di una linea che, partendo da Chateau-Salins, vada a trovare le ferrovie alsaziane. — Gerber, deputato alsaziano, parlò contro il progetto di legge, che disse redatto per servire a scopi militari — Gerwig parlò in favore, ma chiese che fosse rinviato alla Commissione del bilancio, proposta che vanne approvata dal Reichstag.

— La Commissione del bilancio approvò poi all'unanimità, nella seduta di giovedì scorso, il credito dei 15 milioni di marchi per la costruzione delle ferrovie della Lorena.

**Ferrovie in Persia.** — Annunciasi da Teheran che i lavori di tracciamento dei progettati tronchi ferroviarii Teheran-Rescht e Teheran-Fäbris, sono già incominciati. I capitali necessarii alla costruzione di queste ferrovie non sono provveduti, come dicevasi, da una Società, ma dalla cassa particolare dello Scià. Credesi che tutto il materiale mobile sarà ritirato dall'Austria.

# Notizie Diverse

**Riforme ministeriali.** — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente decreto :

Il Presidente del Consiglio dei ministri, di concerto coi Ministri delle finanze, dell'interno, dell'istruzione pubblica e dei lavori pubblici, in conformità delle deliberazioni prese nel Consiglio dei ministri ai sensi del R. Decreto 25 agosto 1876, decreta :

*Art.* 1. È istituita una Commissione coll'incarico :

*a*) Di esaminare e riferire quali debbano essere i pubblici servizii da affidare al Ministero di agricoltura, industria e commercio ;

*b*) Di esaminare e riferire quali possano essere i vantaggi, ovvero gl'inconvenienti derivanti dalla divisione del Ministero delle finanze in due Ministeri, mediante la istituzione del Ministero del tesoro, stabilita col regio decreto 26 dicembre 1877.

*Art.* 2. La Commissione è composta di diciotto membri, ed eleggerà nel suo seno il presidente.

Essa presenterà la sua Relazione entro un mese dalla data della sua costituzione.

*Art.* 3. Sono chiamati a far parte della Commissione i signori :

Boccardo comm. Girolamo, prof. dell'Università di Genova, senatore del regno ;

Cacace comm. Tito, presidente della Camera di commercio di Napoli, senatore del regno ;

Martinelli comm. Massimiliano, consigliere di Stato, senatore del regno ;

Rizzari comm. Mario, senatore del regno ;

Rossi comm. Alessandro, senatore del regno ;

Sacchi comm. Vittorio, consigliere della Corte dei conti, reggente il Banco di Napoli, senatore del regno ;

Zini comm. Luigi, consigliere di Stato, senatore del regno;

Bertani dott. Agostino, deputato al Parlamento ;

Cocco-Ortu avv. Francesco, deputato al Parlamento;

Ferrara comm. Francesco, direttore della Scuola superiore di commercio in Venezia, deputato al Parlamento ;

La Porta Luigi, deputato al Parlamento ;

Luzzatti comm. Luigi, professore nell'Università di Padova, membro del Consiglio superiore dell'istruzione pubblica, deputato al Parlamento ;

Mantellini comm. avv. Giuseppe, consigliere di Stato, deputato al Parlamento ;

Maurogònato-Pesaro comm. dott. Isacco, deputato al Parlamento ;

Nervo Luigi, deputato al Parlamento;
Pericoli avv. Pietro, deputato al Parlamento;
Secondi dott. Giovanni, deputato al Parlamento;
Spaventa comm. Silvio, deputato al Parlamento;

Roma, 3 aprile 1878.

*Cairoli — Seismit-Doda — Zanardelli — De Sanctis — Baccarini.*

— Lo stesso Presidente del Consiglio ha poi diretto la seguente lettera a ciascuno dei componenti la suddetta Commissione:

« Roma, 5 aprile.

« Secondo le dichiarazioni fatte dal Ministero nel suo programma, spetterà al Parlamento di dire l'ultima parola, tanto sulla ricostituzione del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, quanto sulla restituzione al Ministero delle finanze delle attribuzioni assegnate al Ministero del tesoro col regio decreto 26 dicembre 1877.

« Ma intanto è necessario che le questioni relative a questi mutamenti parziali dell'ordinamento amministrativo sieno in ogni loro attinenza esaminate.

« E cioè, tenendo conto dei voti manifestati in più occasioni da persone competenti e dalle rappresentanze costituite, si determini ponderatamente quale somma d'ingerenze e di servizii sia a restituirsi, oppure a darsi per la prima volta al Ministero di agricoltura, industria e commercio, affinchè esso possa con adeguati mezzi esercitare sulla prosperità del paese una benefica influenza.

« Del pari importa che sia discussa in ogni suo rispetto la convenienza di riunire di nuovo, sotto una sola mente direttiva e sotto una sola mano, tutti i rami e le funzioni dell'Amministrazione finanziaria, oppure di mantenerle divise fra due dicasteri, come parve utile ai nostri predecessori.

« Tale sommariamente è l'incarico della Commissione istituita col decreto ministeriale del 3 aprile corrente, e nella quale la S. V. è chiamata a portare il contingente della esperienza e della dottrina che il Governo, insieme al paese, in Lei riconosce, sicuro che dall'intervento di Lei nello studio degli argomenti nel decreto specificati, la risoluzione dei dubbii e delle questioni ne sarà grandemente avvantaggiata.

« E poichè al Governo preme di avere al più presto l'avviso della Commissione, così io mi pregio d'invitare la S. V. ad una prima convocazione, che io mi onorerò di presenziare, affichè possa la Commissione costituirsi colla nomina del suo presidente.

« La riunione avverrà il giorno di martedì 9 aprile, ad un'ora pom., in una delle sale del palazzo della Minerva.

« Mi è gradita l'occasione per confermarle, egregio signore, i sentimenti della mia più distinta osservanza.

« *Il Presidente del Consiglio* CAIROLI ».

**Ministero dei lavori pubblici.** — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. annuncia che con Decreto Reale del 31 marzo:

Valsecchi comm. Pasquale, ispettore del Genio civile, Direttore generale delle strade ferrate, deputato al Parlamento, è, dietro sua domanda, esonerato dall' incarico di Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici;

Grimaldi avv. prof. Bernardino, deputato al Parlamento, è nominato Segretario generale del Ministero suddetto dal 1.o aprile 1878.

**Lavori pubblici.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera, nella seduta dell'8 corr., i seguenti progetti di legge: 1.o Stanziamento di fondi per la strada nazionale del Tonale. — 2.o Fondi per sistemazione della sede del Governo in Roma. — 3.o Maggiori somme pel compimento della galleria del Colle di Tenda. — 4.o Concorso dello Stato nel compimento del ponte sul fiume Pescara. — 5.o Spesa per costruzione di diversi ponti sulle strade nazionali. — 6.o Concessione del servizio di navigazione sul Lago Maggiore. — 7.o Approvazione della Convenzione addizionale pel servizio marittimo fra Brindisi e Taranto, con prolungamento a Catania e Messina.

**Arsenale della Spezia** — Il Ministro della marina, d'accordo col Ministro delle finanze, ha presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 3 corr., un progetto di legge per un secondo binario nell'Arsenale di Spezia; al quale progetto, sulla istanza dell'on. Borghi, la Camera accordò l'urgenza.

**Lavori edilizii in Roma** — Leggesi nella *Libertà* del 5:

Una delle preoccupazioni della Giunta è quella di affrettare, per quanto è possibile, il compimento della via del Quirinale. È un fatto che la sola via della Dateria non è sufficiente, nè conveniente accesso alla Reggia; il bisogno d'una comoda e larga strada, che metta alla Reggia, deve essere soddisfatto nel più breve termine, ed a tal fine sono state fatte nuove premure presso l'appaltatore Morosi, perchè solleciti il compimento dei lavori di questa via. Oramai il lavoro più importante, quello del fognone, è già terminato: occorre ora costruire i cunicoli sotto i marciapiedi e sistemare in parte il piano stradale.

Frattanto si è cominciata la demolizione del grande muro di cinta del palazzo Rospigliosi. Questo muro verrà abbassato, e si adornerà con stucchi, cornicioni, ecc.

Sarebbe stato molto meglio, secondo la nostra opinione, di demolire totalmente il muro e sostituirlo con un'elegante cancellata di ferro, che avesse permesso di vedere esternamente il cortile e la bella facciata del palazzo Rospigliosi, che è uno dei più belli di Roma; ma sembra che i proprietarii siano stati troppo gelosi dei loro diritti. In ogni modo, è bene che questo lavoro si solleciti, e che la via del Quirinale sia presto aperta alla circolazione.

— Il *Diritto* dell'8 scrive:

La Commissione municipale, incaricata di studiare la questione dei Mercati in Roma, ha ultimati i suoi lavori. La Commissione conclude col proporre la costruzione del massimo Mercato per la vendita delle derrate alimentari nelle adiacenze della Bocca della Verità.

**Lavori edilizii in Milano**. — I giornali milanesi annunciano che tra quel Municipio e la ditta Thonet di Vienna fu firmato il contratto per la continuazione dei portici settentrionali della piazza del Duomo fino alla via S. Raffaele, sul disegno del compianto architetto Mengoni. La predetta Ditta ha acquistato tutto l'isolato tra la casa Haas e la via S. Raffaele, e si è assunta di cominciare i lavori edilizii su quel punto col prossimo S. Michele.

**Monumento a Vittorio Emanuele in Roma** — Nella seduta del 4 corr., l'on. ministro Zanardelli presentò alla Camera dei deputati un progetto per innalzare in Roma un monumento, il quale eterni la gloriosa memoria di Vittorio Emanuele. L'on. Perrone-Paladini ritirò quindi il progetto da lui presentato, riservandosi però di esporre i concetti che ispiravano il suo disegno.

Zanardelli lo ringraziò, ed aggiunse la dichiarazione che al monumento resterà un carattere non ufficiale, ma nazionale e collettivo.

La Camera accordò poi l'urgenza per questo progetto di legge.

— A questo proposito scrivono alla *Nazione* da Roma, 5:

Dal resoconto della Camera di ieri avrete appreso che il Ministro depose il progetto per un monumento da innalzarsi, a spese dello Stato, a Vittorio Emanuele in Roma. Voi forse crederete che, per effetto di questa presentazione, sieno già state risolute tutte le questioni gravi, delicate, complesse, che si riferiscono all'importante soggetto. Non è così. Lo Zanardelli depose qualche cosa che rassomigliasse ad uno schema di legge, per non permettere che altri, all'infuori del Governo, ne assumesse l'iniziativa, e mentre doveva svolgersi la proposta del Perrone-Paladini. Ma in realtà, il Governo non ha fissato per ora se non la nomina di una Commissione, la quale *more solito* studii, riferisca e proponga. Il Gabinetto, bisogna che si intenda e si concordi col Re e con la Camera, ma ancora il Re non ha avuto nè tempo, nè tranquillità per sciogliere un problema, che è più difficile di quello che molti credono. Nessuna difficoltà sulla somma da impiegarsi per pagare un debito sacro alla Nazione; ma il Panteon comparisce ogni giorno più monumento negato per la tomba del Re, e tanto più come nuovo mausoleo di Casa Savoia. In generale pre-

vale il concetto di innalzare la Necropoli augusta sopra uno dei colli che circondano la Capitale, ma conviene cominciare dal fondare una chiesa: principio arduo, non importa dire come, nè perchè.

Altre influenze poi si esercitano per dare al Fondatore della patria sepoltura definitiva in un altro dei templi di Roma, che meglio del Panteon risponda all'ufficio. Infine v'è anco il Municipio, con cui è d'uopo discutere e concordarsi, assunto non tanto semplice.

Per tutti questi motivi siamo ancora assai lontani dalla meta, che ieri forse si credette da molti raggiunta.

**Casse postali di risparmio** — La *Gazz Uff.* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di febbraio 1878.

Nel mese di febbraio 1878 ebbero luogo 18,533 depositi, per l'importo di lire 1,078,193.95; e 7,779 rimborsi, per l'importo di L. 595,107.46. Quindi un residuo credito dei depositanti di L. 483,086.49, rimanendo in corso libretti 3,441.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso avevano avuto luogo 20,608 depositi, per l'importo di L. 1,254,721.67; e rimborsi 7,697, per l'importo di L. 628,572,41. Quindi il residuo credito dei depositanti era stato di L. 626,149.26, rimanendo in corso 4,404 libretti.

Negli anni 1876 e 1877 erano stati registrati 331,898 depositi, per l'importo di L. 13,068,006; e 83,291 rimborsi per l'importo di lire 6,749,569.47. Onde risultò un residuo credito dei depositanti di lire 6,348,936.06, rimanendo in corso 114,131 libretti.

**Linee di navigazione postale**. — La *Gazz. di Venezia* ha per telegrafo da Roma, 8:

Oggi il presidente della Camera di commercio, commendatore Blumenthal, ebbe una conferenza presso il Direttore generale delle poste, assieme al deputato Maldini, col commendator Florio. La riuscita dell'intervista fu completa.

Venezia avrà gli approdi della linea di Marsiglia, una congiunzione diretta con Zara sulla linea di Corfù; fra breve avrà luogo la sostituzione dell'approdo al Pireo a quello di Sira sulla linea di Costantinopoli.

Havvi pure la probabilità della prossima attuazione dei viaggi fino ad Odessa.

E ciò tutto *senza alcuna sovvenzione* da parte della Città, che non venne neppure richiesta.

Un esito così soddisfacente devesi, oltrecchè alle pratiche della Camera di commercio e del Municipio di Venezia, alla cooperazione del deputato comm. Maldini, ed alla gentile ed illuminata arrendevolezza del comm. Florio, secondata dal cav. Laguna e dal cav. Orlando, venuti pure a Roma.

Dovrà ora Venezia corrispondere con decisa preferenza a queste linee di navigazione nazionale nei suoi traffici col Mediterraneo, colla Turchia, colla Grecia, colla Dalmazia, con Trieste, ecc.

**Ufficii telegrafici**. — Il 1° corrente in Pietra Montecorvino (prov. di Foggia), il 2 in Tusa (prov. di Messina) ed il 4 in Marcianise (prov. di Caserta), è stato attivato un Uffizio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Il telefono Righi**. — La *Patria* di Bologna, del 5, ci apprende che, per cura di quella Direzione compartimentale dei telegrafi, si sono fatti in Bologna degli esperimenti col telefono modificato dal prof. Righi.

L'Ufficio telegrafico era stato all'uopo messo in comunicazione, mediante apposito filo, con la residenza della Direzione compartimentale nella seliciata di S. Francesco.

Le persone che assistevano all'esperimento udirono le voci ed i suoni trasmessi (si fece una prova anche con un flauto che riuscì benissimo), senza avere alcun bisogno di accostare l'orecchio all'organo trasmissore. Ed è in ciò che sta l'importanza della scoperta del prof. Righi, della quale si è tanto penetrata la Direzione generale dei telegrafi, che ha disposto perchè si facciano altri esperimenti fra varie stazioni telegrafiche, sempre a maggiori distanze.

**Il telefono in Svizzera** — Il Consiglio federale ha fatto una prima concessione per telefono ai signori Mecker e Meining a Baden, alle seguenti condizioni:

1°. L'impianto e la manutenzione della linea, con tutto ciò che vi si riferisce, si effettuerà a spese dei concessionari i, i quali, senza dubbio, dovranno mettersi d'accordo coi particolari o colle corporazioni, le cui proprietà dovranno essere occupate.

2° L'installazione concessa non dovrà, in nessun tempo, incagliare la rete telegrafica dello Stato e delle Compagnie ferroviarie, nè nella sua estensione attuale, nè nel suo ulteriore sviluppo.

3° Quando la linea deve seguire parallelamente una linea telegrafica federale, dovrà rimanerne, in tutti i suoi punti ad una distanza di almeno 10 metri. Però, quando si tratti di un semplice incrociamento, la distanza tra il filo concesso ed il filo dello Stato può essere ridotta ad un metro al minimo.

4° La linea concessa non potrà essere impiegata che per comunicazioni d'affari dei concessionarii stessi. Tutto altro impiego sarà considerato come contravvenzione alla regìa della Confederazione.

5° I concessionarii dovranno pagare all'Amministrazione federale dei telegrafi un diritto di concessione di fr. 20 all'anno, che dovrà essere versato alla fine di ogni anno all'Ispezione dei telegrafi ad Olten.

6° Quando la linea dovesse essere impiegata più tardi ad altri scopi, od essere esercitata da altri apparecchi, o finalmente subire dei cambiamenti di tracciato, i concessionarii dovranno domandare una nuova autorizzazione.

7° La concessione potrà in ogni tempo, e senza alcun indennizzo, essere ritirata. In questo caso, qualunque impianto dovrà essere levato a spese dei concessionarii e nel termine di un mese, a partire dall'espirazione.

**Il telefono sulle ferrovie francesi** — Si legge nella *Liberté*:

Sono stati fatti degli esperimenti sopra il telefono a Lione, tra l'Ufficio telegrafico della Stazione di Saint-Paul e l'Ufficio centrale della città, e tra le Stazioni di Tassin e di Charbonnière, situate sulla linea Lione-Montbrizon e distanti 3000 metri. Questi esperimenti riuscirono completamente. È stato dato l'ordine di stabilire immediatamente degli apparecchi di questo genere nelle principali Stazioni della linea.

**Esposizione universale di Parigi**. — Il signor Berger, direttore delle sezioni estere, ha invitati i Commissarii esteri ad affrettare i lavori di collocamento e ad aumentare il numero degli operaj, affinchè tutto sia pronto pel giorno destinato all'apertura dell'Esposizione.

Il sig. Dietz Mannin ha diretta agli espositori della sezione francese una circolare, rammentando che, a partire dal 25 aprile, non verranno più ricevuti prodotti al Campo di Marte.

Altri 250 vagoni, provenienti da nazionalità diverse, sono arrivati al Campo di Marte.

Gli operaj occupati nella decorazione del padiglione della villa di Parigi e della galleria di Jena, lavorano notte tempo a luce elettrica. Si sta ora organizzando il lavoro notturno anche per la sezione delle macchine.

**Esposizione cartacea internazionale**. — I giornali tedeschi annunziano che, dal 16 al 31 agosto prossimo venturo, a Berlino avrà luogo una Esposizione internazionale di tutti i rami dell'industria della carta.

**Necrologia**. — Il *Moniteur Universel*, del 30 marzo p. p., annunziava che sir Gilberto Scott, il celebre ingegnere inglese che scrisse parecchie opere pregevolissime, fra le quali primeggia quella intitolata: *Della conservazione degli antichi monumenti architettonici*, è morto in età di 64 anni. Gilberto Scott incominciò ad acquistare bella fama nel 1845, quando ricostruì la chiesa di San Nicolao ad Amburgo, ch'era stata distrutta da un incendio. Nel 1855, lo Scott riportava il premio assegnato dalla Città d'Amburgo al migliore disegno presentato per un nuovo palazzo civico ed un palazzo del Senato, e veniva incaricato di eseguirne i lavori. La regina gli conferì nel 1872 le insegne equestri, in ricompensa de'suoi bei lavori di restauro gotici. Fu sir Gilberto Scott che eseguì i restauri delle cattedrali di Lichfield, Ely, Hereford, Ripon, Gloucester, Chester, Salisbury ecc., ecc.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Languido il mercato dei valori ferroviarii anche nella passata settimana.

Le Azioni Meridionali oscillarono fra il 335 al 340; le Obbligazioni relative tra il 238 al 241 *ex-coupon*, i Boni tra il 570 al 571.

Le Sarde, della serie A, si aggirarono sul 239; quelle della serie B, sul 243 — Le Pontebbane ebbero il prezzo di 376 — L'Alta Italia quello di 259 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele con denaro a 252.

Uguale freddezza toccò, nella Borsa di Parigi, alle Lombarde, quotate a 146 e 148; alle Obbligazioni analoghe sul prezzo di 232 a 234; alle Vittorio Emanuele a 232, 235, e per ultimo 229 *ex-coupon*. Le Azioni delle Ferrovie Romane vi furono meglio trattate, cedute da 70 a 65; le Obbligazioni negoziate a 244 e 246.

## CONVOCAZIONI

**Società generale delle Torbiere italiane** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1877, per l'approvazione del bilancio relativo, e per la nomina di amministratori.

**Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Firenze (via Martelli, 8), per l'approvazione dei conti del 1877, e per la rielezione di amministratori.

**Società anonima italiana per la fabbricazione della dinamite (brevetti Nobel) e di prodotti chimici.** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 30 corr. in Avigliana (sede sociale), per la verifica dei conti del 1877 e riparto dei benefizii, e pel rimpiazzo di amministratori uscenti.

# Avvisi d'Asta

Il 16 corrente, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Braccianese, primo tronco, dalla nazionale Cassia alla comunale di Canale, per l'annuo canone di L. 12,511.53. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 900 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 1300 idem o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Rota Greca, dall'abitato al fiumicello Pagliarella, confine con Lattarico, della lunghezza di m. 2761, per la presunta somma di L. 56,529.20. Deposito interinale lire 2000; cauzione definitiva L. 5800, a termini del Capitolato.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro ed ampliamento del palazzo della Prefettura di Cuneo, per il presunto importo di L. 50,000. Deposito L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una asta per l'appalto dei lavori occorrenti al rialzo e parziali ributti con imbancamenti dell'argine traversante, detto di S. Maria in Punta, tra Po di Venezia e Po di Goro, e di 7 tratte dell'arginatura sinistra di Po di Goro in Comune di Ariano, per la presunta somma di L. 117,140. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000 idem.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ingrandimento del ponte di sbarco sulla spiaggia di Pertusola alla Batteria detta di Santa Teresa, presso Spezia, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di 4 case cantoniere doppie e di una casetta semplice, lungo il secondo tronco della ferrovia per Cosenza, pel presunto importo di L. 51,000. Lavori da eseguire in 75 giorni. Deposito interinale L. 2550; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di sistemazione della strada provinciale da Castelvetrano a Partanna, compresa fra la Porta San Bartolomeo nell'abitato di Castelvetrano ed il quadrivio Tripi, della lunghezza di m. 8114.72, per la presunta somma di L. 88,158.15. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 4410, in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione del terzo tronco, 1° tratto, della strada comunale obbligatoria detta Alcamo-Camporeale, nell'interno del Comune di Alcamo, della lunghezza di m. 6264.35, per il presunto importo di L. 61,204.40. Deposito interinale L. 300; cauzione definitiva L. 2000 in numerario o rendita D. P., o in beni stabili per L. 4000.



CESARE ROSSI, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 13ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 26 *marzo al* 1° *aprile* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3503 | 3435 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 680,888.75 | 634,331.90 | 46,556.85 | » |
| Merci a grande velocità . . | 199,616.55 | 189,970.80 | 9,645.75 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 803,234.90 | 789,732.30 | 13,502.60 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,683,740.20 | 1,614,035.00 | 69,705.20 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 13,660.75 | 15,503.30 | » | 1,842.55 |
| Totale della settimana. . . | 1,697,400.95 | 1,629,538.30 | 67,862.65 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 1° *aprile* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 8,226,345.85 | 7,803,587.95 | 422,757.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 2,478,588.45 | 2,398,528.35 | 80,060.10 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 9,909,300.04 | 10,132,017.23 | » | 222,717.19 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 20,614,234.34 | 20,334,133.53 | 280,100.81 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 160,991.85 | 175,354.45 | » | 14,362.60 |
| Totali . . . . . . . . | 20,775,226.19 | 20,509,487.98 | 265,738.21 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 13ª settimana . . | 477.52 | 469.06 | + 8.46 | + 1.80 |
| Prodotti totali . . . . . . | 5,884.74 | 5,919.69 | — 34.95 | — 0.59 |

## Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 331,570.38 | 229.30 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 370,068.88 | 255.93 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 38,498.50 | — 26.63 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 3,083,492.14 | 2,132.43 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 3,771,003.66 | 2,607.89 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 687,511.52 | — 475.46 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 141,229.65 | 123.99 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 130,459.47 | 121.24 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 10,770.18 | + 2.75 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 1,219,766.77 | 1,070.91 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,199,486.83 | 1,114.76 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 20,279.94 | — 43.85 |

## Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 735,899.32 | 23,312.03 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 479,738.66 | 15,197.03 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | 256,160.66 | 8,115.00 |
| Differenza ( in meno. . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 detto 1878 . | 1,646 | 1,158,236.04 | 18,345.42 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 940,723.61 | 14,900.31 |
| Aumento . . . . . . . | — | 217,512.43 | 3,445.08 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(a) I prodotti del 1877 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

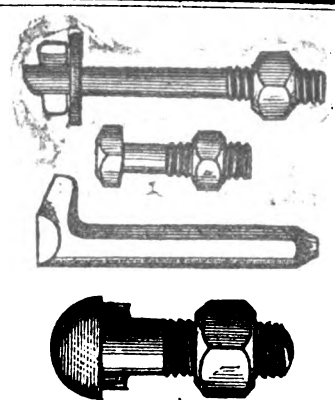
*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 9887 | 12,104.15 | 26031 | 42,122.54 | |
| Bagagli e cani. | 208 | 163.87 | 790 | 980.27 | |
| Merci a G.V. .. | 972 | 799.51 | 2677 | 2.484.44 | |
| Merci a P.V. .. | 1071 | 7,130.40 | » | » | |
| Introiti diversi. | » | 435.04 | » | 228.66 | |
| Totale L. | 12138 | 20,632.97 | 29498 | 45,715.91 | |

# SOCIETÀ ITALIANA
# PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

## XVI.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° aprile 1878. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1878 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° luglio 1878 in poi cessano di essere fruttiferi.

## NUMERI ESTRATTI

| Titoli da cinque | | | | | | | | | Titoli unitarj | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | |
| | dal Num. | al Num. | | dal Num. | al Num. | | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. |
| 102 | 506 | 510 | 5787 | 28931 | 28935 | 10443 | 52211 | 52215 | 65476 | 65480 | 85716 | 85720 | 105531 | 105535 |
| 117 | 581 | 585 | 5898 | 29486 | 29490 | 10494 | 52466 | 52470 | 66071 | 66075 | 85936 | 85940 | 105746 | 105750 |
| 439 | 2191 | 2195 | 5974 | 29866 | 29870 | 10503 | 52511 | 52515 | 66116 | 66120 | 86166 | 86170 | 106451 | 106455 |
| 568 | 2836 | 2840 | 6179 | 30891 | 30895 | 10518 | 52586 | 52590 | 66361 | 66365 | 86476 | 86480 | 106871 | 106875 |
| 944 | 4716 | 4720 | 6267 | 31331 | 31335 | 10522 | 52606 | 52610 | 66896 | 66900 | 86631 | 86635 | 106906 | 106910 |
| 1097 | 5481 | 5485 | 6302 | 31506 | 31510 | 10937 | 54681 | 54685 | 66941 | 66945 | 86776 | 86780 | 107081 | 107085 |
| 1114 | 5566 | 5570 | 6304 | 31516 | 31520 | 10959 | 54791 | 54795 | 67306 | 67310 | 87526 | 87530 | 107991 | 107995 |
| 1167 | 5831 | 5835 | 6530 | 32646 | 32650 | 11052 | 55256 | 55260 | 68266 | 68270 | 87596 | 87600 | 108066 | 108070 |
| 1329 | 6641 | 6645 | 6566 | 32826 | 32830 | 11164 | 55816 | 55820 | 68421 | 68425 | 88236 | 88240 | 108941 | 108945 |
| 1389 | 6941 | 6945 | 6767 | 33831 | 33885 | 11185 | 55921 | 55925 | 68666 | 68670 | 88306 | 88310 | 109051 | 109055 |
| 1391 | 6951 | 6955 | 6899 | 34491 | 34495 | 11532 | 57656 | 57660 | 69741 | 69745 | 88851 | 88855 | 109256 | 109260 |
| 1406 | 7026 | 7030 | 6944 | 34716 | 34720 | 11696 | 58476 | 58480 | 70246 | 70250 | 89206 | 89210 | 109331 | 109335 |
| 1476 | 7376 | 7380 | 6976 | 34876 | 34880 | 11735 | 58671 | 58675 | 70961 | 70965 | 89306 | 89310 | 111441 | 111445 |
| 1502 | 7506 | 7510 | 6981 | 34901 | 34905 | 12132 | 60656 | 60660 | 71541 | 71545 | 89336 | 89340 | 112616 | 112620 |
| 1772 | 8856 | 8860 | 7032 | 35156 | 35160 | 12138 | 60686 | 60690 | 72996 | 73000 | 90391 | 90395 | 112911 | 112915 |
| 1938 | 9686 | 9690 | 7043 | 35211 | 35215 | 12215 | 61071 | 61075 | 73326 | 73330 | 92456 | 92460 | 113461 | 113465 |
| 2052 | 10256 | 10260 | 7128 | 35636 | 35640 | 12216 | 61076 | 61080 | 73396 | 73400 | 92511 | 92515 | 113516 | 113520 |
| 2123 | 10611 | 10615 | 7251 | 36251 | 36255 | 12389 | 61941 | 61945 | 74331 | 74335 | 93081 | 93085 | 113996 | 114000 |
| 2222 | 11106 | 11110 | 7484 | 37416 | 37420 | 12487 | 62431 | 62435 | 75146 | 75150 | 93596 | 93600 | 114911 | 114915 |
| 2502 | 12506 | 12510 | 7541 | 37701 | 37705 | 12660 | 63296 | 63300 | 75151 | 75155 | 94156 | 94160 | 115731 | 115735 |
| 2878 | 14386 | 14390 | 7582 | 37906 | 37910 | 12994 | 64966 | 64970 | 75686 | 75690 | 95086 | 95090 | 116206 | 116210 |
| 2885 | 14421 | 14425 | 7765 | 38821 | 38825 | | | | 75691 | 75695 | 95281 | 95285 | 116296 | 116300 |
| 2899 | 14491 | 14495 | 7848 | 39236 | 39240 | | | | 75946 | 75950 | 95366 | 95370 | 116316 | 116320 |
| 3083 | 15411 | 15415 | 8089 | 40441 | 40445 | | | | 75961 | 75965 | 96206 | 96210 | 117721 | 117725 |
| 3172 | 15856 | 15860 | 8117 | 40581 | 40585 | | | | 76561 | 76565 | 96826 | 96830 | 118371 | 118375 |
| 3185 | 15921 | 15925 | 8152 | 40756 | 40760 | | | | 76871 | 76875 | 97851 | 97855 | 119001 | 119005 |
| 3240 | 16196 | 16200 | 8157 | 40781 | 40785 | | | | 76966 | 76970 | 97946 | 97950 | 119116 | 119120 |
| 3512 | 17556 | 17560 | 8318 | 41586 | 41590 | | | | 77151 | 77155 | 98421 | 98425 | 119341 | 119345 |
| 3650 | 18246 | 18250 | 8775 | 43871 | 43875 | | | | 77831 | 77835 | 99171 | 99175 | 120626 | 120630 |
| 4051 | 20251 | 20255 | 8827 | 44131 | 44135 | | | | 77931 | 77935 | 99896 | 99900 | 121911 | 121915 |
| 4230 | 21146 | 21150 | 8936 | 44676 | 44680 | | | | 78561 | 78565 | 100301 | 100305 | 122451 | 122455 |
| 4367 | 21831 | 21835 | 8954 | 44766 | 44770 | | | | 78691 | 78695 | 100636 | 100640 | 123336 | 123340 |
| 4369 | 21841 | 21845 | 9046 | 45226 | 45230 | | | | 78946 | 78950 | 100851 | 100855 | 123711 | 123715 |
| 4521 | 22601 | 22605 | 9173 | 45861 | 45865 | | | | 79696 | 79700 | 101066 | 101080 | 123911 | 123915 |
| 4593 | 22961 | 22965 | 9291 | 46451 | 46455 | | | | 79961 | 79965 | 101116 | 101120 | 125041 | 125045 |
| 4637 | 23181 | 23185 | 9428 | 47136 | 47140 | | | | 80401 | 80405 | 101716 | 101720 | 125276 | 125280 |
| 4665 | 23321 | 23325 | 9636 | 48176 | 48180 | | | | 80826 | 80830 | 102046 | 102050 | 125746 | 125750 |
| 4789 | 23941 | 23945 | 9788 | 48936 | 48940 | | | | 80946 | 80950 | 102651 | 102655 | 126051 | 126055 |
| 4818 | 24086 | 24090 | 9820 | 49096 | 49100 | | | | 81011 | 81015 | 102906 | 102910 | 126421 | 126425 |
| 4924 | 24616 | 24620 | 9906 | 49526 | 49530 | | | | 81616 | 81620 | 103191 | 103195 | 126886 | 126890 |
| 5038 | 25186 | 25190 | 10099 | 50491 | 50495 | | | | 82041 | 82045 | 103236 | 103240 | 126941 | 126945 |
| 5041 | 25201 | 25205 | 10134 | 50666 | 50670 | | | | 84126 | 84130 | 104101 | 104105 | 127136 | 127140 |
| 5162 | 25806 | 25810 | 10136 | 50676 | 50680 | | | | 84371 | 84375 | 104481 | 104485 | 127806 | 127810 |
| 5211 | 26051 | 26055 | 10216 | 51076 | 51080 | | | | 84866 | 84870 | 104501 | 104505 | 129186 | 129190 |
| 5628 | 28136 | 28140 | 10256 | 51276 | 51280 | | | | 85061 | 85065 | 104916 | 104920 | 130426 | 130430 |
| 5746 | 28726 | 28730 | 10325 | 51621 | 51625 | | | | 85456 | 85460 | 105321 | 105325 | 130691 | 130695 |

*NB.* Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Firenze, il 1° aprile 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

### Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

**SAVONA**

### Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 17 Aprile 1878 N.° 16.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Prodotti ferroviarii mensili (Febbraio) — L'esercizio governativo delle ferrovie* (Continuazione) — *Linee d'accesso al Gottardo sul versante italiano — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Febbraio 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il prospetto dei prodotti riferibili al mese di febbraio 1878, confrontati con quelli del febbraio 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale lordo del mese di febbraio 1878 (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 10,294,524, ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . . . . . | L. | 4,352,992 |
| Bagagli . . . . . . . . . . . . . . | » | 181,871 |
| Merci a grande velocità . . . . . . | » | 1,016,505 |
| Id. a piccola velocità . . . . . . | » | 4,680,779 |
| Prodotti diversi . . . . . . . . . . | » | 62,377 |
| Totale | L. | 10,294,524 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. | 5,860,785 | L. | 5,907,031 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca . . | » | 932,316 | » | 960,251 |
| » Romane . . . . | » | 1,950,249 | » | 1,968,948 |
| » Meridionali . . . | » | 1,392,403 | » | 1,607,017 |
| » Sarde . . . . . | » | 68,108 | » | 68,597 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » | 26,150 | » | 27,620 |
| » Torino-Rivoli . . | » | 9,126 | » | 8,586 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 14,224 | » | 15,709 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 41,163 | » | » |
| Totale | L. | 10,294,524 | L. | 10,563,759 |

Si ebbe dunque nel febbraio 1878 una diminuzione di L. 269,235 in confronto del febbraio 1877.

(1) Vedi *Monitore* N. 13 a. c.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 46,246; quelle esercìte dalla Società Austriaca di L. 27,935; le Romane di L. 18,699; le Meridionali di L. 214,614; le Sarde di L. 489; la Torino-Lanzo di L. 1,470; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 1,485.

Aumentò invece la Torino-Rivoli di L. 540; e si aggiunsero L. 41,163 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel febbraio 1877 non erano in esercizio.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel febbraio 1877 era di chil. 7860, nel febbraio 1878 era invece di chil. 8186, come nel gennaio, non essendosi nel detto mese aperto alcun nuovo tronco.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto febbraio 1878, in confronto di quelli dello stesso bimestre 1877, furono i seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. | 12,259,656 | L. | 12,257,374 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca . . | » | 1,061,786 (2) | » | 1,024,375 (2) |
| » Romane . . . . | » | 4,507,467 | » | 4,079,844 |
| » Meridionali . . . | » | 2,947,067 | » | 3,571,880 |
| » Sarde . . . | » | 137,893 | » | 142,627 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » | 53,269 | » | 57,572 |
| » Torino-Rivoli . . | » | 18,024 | » | 17,733 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 27,418 | » | 35,337 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 78,070 | | » |
| Totale | L. | 22,022,966 | L. | 22,146,993 |

Si ebbe dunque nel bimestre 1878 una diminuzione totale di L. 124,027 in confronto dell'eguale bimestre 1877.

(2) Queste cifre sono evidentemente errate, ma noi non siamo in grado di correggerle, e dobbiamo quindi riferirle come sono, richiamando però su esse, e sui troppo frequenti errori che si riscontrano in queste pubblicazioni ufficiali, tutta l'attenzione della Direzione generale. (LA RED.).

Aumentarono le ferrovie dello Stato di L. 2,282; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 9,476 (2); le Romane di L. 427,623; e la Torino-Rivoli di L. 291. Vi si aggiunsero poi L. 78,070 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel 1° bimestre 1877 non erano in esercizio.

Diminuirono invece le Meridionali di L. 624,813; le Sarde di L. 4,734; la Torino-Lanzo di L. 4,303; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 7,919. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di febbraio 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 1,583 | L. | 1,647 |
| » esercite dalla Società Sud-Austriaca | » | 997 | » | 1,027 |
| » Romane | » | 1,184 | » | 1,195 |
| » Meridionali | » | 960 | » | 1,108 |
| » Sarde | » | 342 | » | 344 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 817 | » | 863 |
| » Torino-Rivoli | » | 760 | » | 715 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 474 | » | 523 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 384 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,268 | L. | 1,338 |

Si ebbe dunque nel febbraio 1878 una diminuzione di L. 70 in confronto del febbraio 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 64; quelle esercite dalla Società Austriaca di L. 30; le Romane di L. 11; le Meridionali di L. 148; le Sarde di L. 2; la Torino-Lanzo di L. 46; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 49.

Aumentò invece la sola Torino-Rivoli di L. 45.

Il prodotto chilometrico durante il periodo dal 1° gennaio a tutto febbraio 1878, confrontato con quello del 1° bimestre 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 3,311 | L. | 3,427 |
| » esercite dalla Soc. Sud-Austr. | » | 2,132 | » | 2,122 |
| » Romane | » | 2,736 | » | 2,477 |
| » Meridionali | » | 2,032 | » | 2,463 |
| » Sarde | » | 692 | » | 746 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 1,664 | » | 1,799 |
| » Torino-Rivoli | » | 1,502 | » | 1,477 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 914 | » | 1,177 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 729 | » | » |
| Media complessiva | L. | 2,714 | L. | 2,810 |

Si ebbe dunque nel 1° bimestre 1878 una diminuzione complessiva media di L. 96, in confronto del bimestre 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 116; le Meridionali di L. 431; le Sarde di L. 24; la Torino-Lanzo di lire 135; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 263.

Aumentarono invece le ferrovie esercite dalla Società Austriaca di L. 10; le Romane di L. 259; e la Torino-Rivoli di L. 25. —

Quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto generale del mese di febbraio 1878 ascese a L. 54,583, cioè con una diminuzione di L. 697 in confronto del febbraio 1877; ed il prodotto generale del periodo dal 1° gennaio a tutto febbraio 1878 ascese a L. 105,682, cioè con una diminuzione di L. 1,658 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

*(Continuazione — V. N. 15)*

Continuando nella sua rassegna storica sulla costituzione delle reti ferroviarie all'estero, il signor Jacqmin dice a proposito dell'Olanda e della Germania (*):

Il regno dei Paesi Bassi non seguì, nella costituzione della sua rete, l'esempio datogli dal Belgio; lungi dall'affidare allo Stato la costruzione e l'esercizio delle ferrovie, le Camere neerlandesi esitavano persino ad accordare delle concessioni.

La prima linea, quella da Amsterdam ad Harlem, fu aperta il 20 settembre 1839; l'anno prima, il Governo aveva proposto agli Stati generali di concedere la ferrovia da Amsterdam ad Harnheim, ma la legge fu respinta con 46 voti contro 2. Convinto però dei vantaggi che il paese doveva ritrarre dalla costruzione delle ferrovie, il re Guglielmo prescrisse la esecuzione di quella linea, impegnandosi personalmente, e col proprio peculio, a pagare gl'interessi del prestito necessario alla esecuzione dei lavori. La linea fu così costruita, ed i suoi prodotti resero inutile il generoso impegno assunto dal re; le Camere autorizzarono poi la retrocessione della linea da Amsterdam ad Harnheim ad una Società, che, sotto il nome di Neerlandese-Renana, s'impegnava a costruire un complesso di linee situate al sud ed all'est d'Amsterdam.

Dopo la costituzione delle due Società — la Società Olandese e la Società Neerlandese-Renana — alcune linee secondarie furono concesse; ma si riconobbe ben presto che, senza un largo intervento dello Stato, era impossibile ottenere un notevole aumento della rete. Progetti complessivi furono presentati agli Stati generali nel 1857 e 1858; lungamente discussi, non furono approvati che nel 1860 e 1863. Essi si fondano sopra una base precisa: costruzione a spese dello Stato, esercizio da parte di una Compagnia privata che fornisca il materiale ruotabile.

L'esposizione dei motivi, che precedeva la legge del 3 luglio 1863, contiene, a proposito dell'esercizio governativo, i seguenti periodi: « Il Governo preferisce che l'esercizio sia fatto da privati; l'esercizio è un affare d'industria privata: lo Stato, intraprendendolo da sè, uscirebbe dal suo cómpito.... Lo zelo, l'abilità dei pubblici funzionarii non otterranno mai risultati paragonabili a quelli che risultano dagli sforzi dell'industria privata; l'interesse diretto di questa importa necessariamente dei miglioramenti di servizio, anche riducendone le spese allo stretto necessario, e ricavando, per conseguenza, dalla ferrovia il massimo prodotto ».

(*) Siamo oggi lieti di vedere come anche l'egregio ing. Tatti, nella *Perseveranza*, abbia creduto di dover prendere in esame questo importante scritto del distinto Direttore delle ferrovie dell'Est e professore della Scuola dei ponti e strade, ed i cui libri in materia (dice il Tatti) *hanno autorità di classici*. Però l'ing. Tatti ha creduto opportuno di aggiungervi alcune sue considerazioni circa l'applicabilità delle esposte dottrine alle condizioni attuali dell'Italia, conchiudendo a favore dell'esercizio governativo, secondo un suo particolare ordinamento. Ci duole di non poter accettare le proposte dell'ing. Tatti, sulle quali ci riserbiamo di ritornare.

Frattanto aggiungiamo con piacere che anche la *Libertà* di Roma reca tradotti alcuni brani dell'articolo del Jacqmin, approvandone pienamente le idee. LA RED.

In conformità a tale programma, lo Stato intraprese la costruzione di linee, sopra talune delle quali eseguì opere d'arte considerevoli, e che fanno il maggior onore agl' ingegneri neerlandesi ; ma, a misura del loro compimento, vennero consegnate ad una Società incaricata dell'esercizio.

I primordii di questa Società furono assai penosi, e le condizioni del suo contratto primitivo collo Stato dovettero essere una prima volta interamente rimaneggiate. L'esercizio delle ferrovie è un problema dei più complicati; lo sviluppo del traffico esige sovente l'esecuzione di considerevoli lavori complementari; ed una Società affittuaria non può pensare ad ingrandire le sue Stazioni, a raddoppiare i suoi binarii, a cercare, spesso con grave dispendio, degli sbocchi all'estero. La soluzione di tali questioni è sempre difficile, ma tanto più quando tra il costruttore e l'esercente avvi una separazione assoluta. In secondo luogo, il parallelismo di linee costrutte dallo Stato e di linee costrutte da Società private muta le previsioni dei fondatori di queste Società: l'ingerenza dello Stato ha quasi sempre per conseguenza d'arrestare lo sviluppo dell'industria privata.

Noi non potremmo dunque considerare come esente da ogni critica il sistema generale seguìto dal regno dei Paesi-Bassi. Infatti, la situazione generale delle ferrovie neerlandesi al 1° gennaio 1877 era la seguente :

| Compagnie | | Linee esercìte | Linee in costruzione o concesse |
|---|---|---|---|
| Olandese | chil. | 300 | 63 |
| Neerlandese-Renana | » | 202 | 32 |
| Grande-Central-Belga | » | 112 | 45 |
| *Centrale* Neerlandese | » | 101 | » |
| Società diverse | » | 69 | 394 |
| Società d'esercizio delle ferrovie dello Stato | » | 1,003 | 362 |
| | | 1,707 | 896 |

Totale chil. 2,683.

— Lo studio della costituzione della rete ferroviaria dell'Impero germanico è molto complesso. Quivi le preoccupazioni politiche hanno quasi sempre predominato sulle quistioni puramente economiche. I gravi avvenimenti compiutisi in Germania in meno di 15 anni, lo scioglimento *dell'antica* Confederazione germanica, la Confederazione del *Nord sostitu*ita dall' Impero di Germania, hanno prodotto un seguito di trasformazioni, nelle quali le ferrovie non potevano esser dimenticate. Non si è giunti ancora oggidì ad uno stato di cose che si possa considerare come definitivo; nella lotta impegnata tra il particolarismo e la centralizzazione dell'Impero, le ferrovie entrano per una parte importante.

Nel novero delle trasformazioni subìte dalle imprese ferroviarie, noi non possiamo ricordare senza profondo dolore, che una delle più antiche ferrovie dello Stato francese concesse, quella da Strasburgo a Basilea, è oggidì una ferrovia dipendente soltanto dall'Impero e retta dagli ufficii della Cancelleria di Berlino.

Abbiamo cercato se fosse possibile, dal punto di vista storico, di precisare i periodi, nei quali apparisse un principio dominante, ed abbiamo compilato un prospetto indicante le lunghezze chilometriche totali delle ferrovie : 1.o costrutte ed esercìte dallo Stato; 2.o costrutte dalle Compagnie, ma esercìte dallo Stato prima del loro esercizio da parte delle Compagnie concessionarie; 3° costrutte ed esercìte da Compagnie, e poi riscattate dallo Stato; 4.o finalmente costrutte ed esercìte da Compagnie concessionarie. Tutte le cifre corrispondenti a ciascuna di queste divisioni si riferiscono a quattro epoche diverse: 1859, 1866, 1874 e 1877; esse si applicano a ciascuna divisione politica della Germania alle dette epoche.

Nel primo periodo, che termina col 1859, non si pensa che a dotare il paese del maggior numero possibile di ferrovie; ogni Stato vuole avere una sua rete, per servire prima a' suoi propri interessi, ma sulla quale si desidera attirare il traffico che possono offrire le reti degli Stati vicini. Si capisce che, tracciata dietro tali idee, la rete tedesca non corrisponde ad alcuna vista complessiva; le monete, come le unità di misura e di peso, non sono le stesse, e per un percorso abbastanza lungo si devono calcolare le tasse in fiorini del Reno, in talleri e fiorini del sud.

Dal punto di vista del modo di esecuzione, le cose differiscono egualmente. Il granducato di Baden, il Würtemberg, l'Annover, la Sassonia (regno e ducati), il Brunswick costruiscono ed esercitano direttamente le loro linee. Nella Baviera, lo Stato costruisce una rete importante, ma concede altresì alcune linee. Nella Prussia, al contrario, se lo Stato costruisce alcune linee, esso ne concede ancora di più, ed il regime delle concessioni pare dover prevalere.

Dal 1859 al 1866, le cose mutano un poco dal punto di vista della costruzione e della concessione ; ma, convinto degli inconvenienti prodotti dallo sparpagliamento degli esercizii, il Governo prussiano favorisce con ogni sforzo le associazioni, mirando a raggiungere l'unità in tutti i rami del servizio. Dopo Sadowa, le ferrovie dello Stato di Brunswick, di Annover, dell'Assia-Elettorale diventano ferrovie dello Stato prussiane; l'influenza dello Stato prussiano aumenta ogni giorno, ma le Società private sviluppano ancora le loro reti parallelamente a quelle delle Direzioni Reali; e sino al 1874 non si pensa a modificare una situazione che, in definitiva, dotò il paese di 24,000 chil. di ferrovie.

La proposta fatta dal Gran Cancelliere di autorizzare l'Impero a riscattare tutte le ferrovie produce un'agitazione politica, che dura tuttora. Per evitare codesto riscatto, gli Stati che, come la Baviera e la Sassonia, conservarono una certa autonomia, si affrettano a riscattare le reti concesse sul proprio territorio, in modo da opporre le ferrovie bavaresi e sassoni, sia a quelle dello Stato prussiane, sia specialmente a quelle dipendenti direttamente dall'Impero (linee dell'Alsazia-Lorena e del granducato di Lussemburgo).

La Cancelleria imperiale darà essa esecuzione al vasto progetto del riscatto totale? Nessuno potrebbe dirlo; e, dal punto di vista generale dell'esercizio governativo o delle Compagnie, le cifre seguenti riassumono lo stato delle cose al principio di ciascuno degli anni 1859, 1866, 1874 e 1877:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Nel 1859, gli Stati esercitano il | | 69 0[0] | della rete totale; | |
| Nel 1866 | » | » 58 | » | » |
| Nel 1874 | » | » 57 | » | » |
| Nel 1877 | » | » 61 | » | » |

L'industria privata conserva, come si vede, una parte considerevole; e siccome gli Stati secondarii hanno oggidì fatto sparire pressochè interamente le Società concessionarie, così è soltanto in Prussia che il regime delle ferrovie concesse ha conservato la maggiore importanza; nel 1877 esso era applicato su 9,731 chil., non avendone l'Impero che 11,590. Ma vi troviamo forse una organizzazione unica di

una rete potente, che si possa opporre all'organizzazione delle grandi Compagnie in Francia ed in Inghilterra? Nemmen per sogno.

Le ferrovie dello Stato dipendono dal Ministero reale del commercio, dell'industria e dei lavori pubblici (1). L'ordinanza reale del 23 dicembre 1872 fissò le basi del funzionamento delle ferrovie dello Stato: esse sono divise in *nove Direzioni Reali indipendenti*, cioè:

| | Sede della Direzione |
|---|---|
| Ferrovia dell'Est della Prussia | Bromberga |
| » della Bassa-Silesia | Berlino |
| » di Westfalia | Munster |
| » di Annover | Annover |
| » di Meno-Weser | Cassel |
| » di Francoforte-Bebra | Francoforte |
| » di Nassau | Wiesbaden |
| » di Sarrebrück | Sarrebrück |
| » di Berg e Marche | Elberfeld. |

Queste nove Direzioni Reali sono assistite da 27 Commissioni Reali, aventi l'incarico di sollevare le Direzioni e di attivare, colla decentralizzazione, il disbrigo degli affari.

Non farà meraviglia a nessuno, se diremo che ruote così complicate non funzionano senza attriti. Per 7,886 chil. vi sono, in definitiva, 35 stati-maggiori numerosi; ogni funzionario è poco retribuito, ma la spesa totale è assai considerevole. Le nove Direzioni e le 27 Commissioni Reali non hanno da occuparsi delle ferrovie dell'Impero, le quali hanno a Straburgo una Direzione imperiale, il cui personale superiore comprende un presidente e 12 direttori. Per le altre ferrovie dello Stato, troviamo sette Direzioni Reali o granducali a Dresda, Stoccarda, Monaco, Carlsruhe, Darmstadt, Oldenburgo e Mechlemburgo. Ma queste Direzioni non hanno Commissioni Reali, le quali sono particolari per la Prussia.

Finalmente venne creata a Berlino una istituzione speciale, il *Reichs-Eisenbahn-Amt*, Amministrazione generale delle ferrovie dell'Impero, la cui azione deve o piuttosto dovrebbe estendersi su tutte le ferrovie, sieno esercìte dagli Stati (eccettuata la Baviera) o da Società private. Ma crediamo che, finora almeno, la nuova istituzione non abbia avuto un grande successo (2). Le Compagnie concessionarie pretendono ch'essa invada i diritti inscritti nei loro Capitolati; le Direzioni dello Stato dicono che, dipendendo dal Ministro, è inutile porre un intermediario tra esse e questo alto funzionario.

Non troviamo dunque nell'Impero germanico l'esempio d'una grande Amministrazione di una vasta rete di ferrovie dello Stato. Se il complesso della rete delle ferrovie dell' Impero, al 1° gennaio 1877, era di 29,196 chil. (superiore quindi al complesso della rete francese, la quale a quell'epoca non comprendeva che 22,550 chil.) si può dire che la direzione dell'esercizio è ben più frastagliata che in Francia. Abbiamo accennato, infatti, alla esistenza di 49 Amministrazioni distinte, cioè: una Direzione imperiale a Strasburgo, 8 Direzioni Reali Prussiane, 7 Direzioni Reali o granducali, 26 Compagnie prussiane, 8 Compagnie bavaresi, assiane, ecc.

Dal punto di vista dell'unità, le sei grandi Compagnie francesi, che al 1° gennaio 1877 esercivano 18,849 chil. e la cui rete totale concessa ascendeva a 23,087 chil., prestano dunque alla Francia un servizio quale non possono fare gli esercizii sbocconcellati dell'Impero germanico.

*(Continua)*

(1) Abbiamo testè veduto che il progetto del principe Bismark di creare uno speciale Ministero delle ferrovie fu respinto dal Reichstag.

(2) Lo stesso Cancelliere dell'Impero l'ha dichiarato, sostenendo la istituzione del suddetto Ministero delle ferrovie.
La Red.

## LE LINEE D'ACCESSO AL GOTTARDO
### sul versante italiano

Pubblichiamo il seguente articolo di un egregio ingegnere, già addetto ai lavori della ferrovia del Gottardo, che ha seguito con studio ed interesse le varie fasi di questa sfortunata impresa:

La questione delle linee d'accesso al Gottardo sul versante italiano può considerarsi sotto diversi aspetti.

Il primo si è quello della distanza, a cui si troveranno i tre centri italiani, Genova, Milano e Torino, da Bellinzona, la quale dev'essere la più breve possibile; il secondo è il servizio che la strada o le strade d'accesso devono rendere per soddisfare al traffico del Gottardo, essendo, per la diversità delle pendenze massime (molto sentite da una linea all'altra), anche molto diverso il servizio di cui ciascuna linea è capace.

Ecco quali sarebbero le linee da confrontarsi:

I. — LINEE LACUALI.

A. *Per Novara.*

1. Bellinzona-Pino, Val Cuvia, Vergiate-Bellinzago-Novara.
2. » » » Gemonio-Gallarate-Novara.
3. » » » St. Andrea-Gallarate-Novara (Prog. Tatti).
4. » » » Gemonio-Sesto Calende-Varallo Pombia.
5. » » » Laveno-Sesto Calende-Bellinzago.

B. *Per Abbiategrasso.*

6. Bellinzona-Pino, Val Cuvia, Sant'Andrea-Gallarate-Abbiategrasso.

C. *Per Varese.*

7. Bellinzona-Pino, Val Cuvia-Gemonio-Varese.
8. » » Ponte Tresa-Gherla-Varese.
9. » » » Induno-Varese.

II. — LINEE PER IL MONTE CENERI.

A. *Per Milano.*

10. Bellinzona-Lugano-Como-Monza.
11. » » Mendrisio-Saronno-Milano.

B. *Per Varese.*

12. Bellinzona-Lugano-Mendrisio-Varese.
13. » Lamone-Agno-Laveno (Lago di Lugano)-Varese.

La distanza, a cui si troveranno le tre città di Genova, Milano e Torino, deve calcolarsi prendendo per base le spese di esercizio, essendo evidente che le migliori linee saranno quelle per cui il trasporto delle merci costerà il meno possibile. Prendendo, come si usa, per termine di confronto l'orizzontale, si può calcolare, nell'ipotesi di un coefficiente di aderenza di 1/7, quale lunghezza orizzontale corrisponde ad ogni tratto in pendenza.

I risultati di questo calcolo, ossia le distanze virtuali di Genova, Milano e Torino da Bellinzona, riferentisi a ciascuna delle linee sopra specificate, si trova nel quadro seguente:

| Designazione delle linee | COSTO delle linee, a carico | | Pendenza massima | Lunghezza della linea da costruirsi | DISTANZA | | | Stazione di raccordo colla rete italiana |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | della Svizzera | dell' Italia | | | da Bellinzona a | effettiva | virtuale | |
| N° | milioni | milioni | p. 0/00 | chilom. | | chilom. | chilom. | |
| 1 | 5.5 | 31 | 9 | 89.2 | Genova ....... | 252.1 | 277.7 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 129.8 | 137.6 | Vergiate |
| | | | | | Torino ....... | 211.9 | 223.2 | Novara |
| 2 | 5.5 | 35.5 | 10 | 107.2 | Genova ....... | 257 | 287.8 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 129 | 135.4 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 216.8 | 227.2 | Novara |
| 3 | 5.5 | 32.5 | 9 | 103.3 | Genova ....... | 253.1 | 278.8 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 125.7 | 132 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 212.9 | 223.8 | Novara |
| 4 | 5.5 | 25.5 | 11 | 97.7 | Genova ....... | 254.2 | 283.1 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 134.1 | 146.8 | Sesto Calende |
| | | | | | Torino ....... | 214 | 228.2 | Novara |
| 5 | 5.5 | 30.5 | 10 | 89.8 | Genova ....... | 252.7 | 277.7 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 134.9 | 145.1 | Sesto Calende |
| | | | | | Torino ....... | 212.5 | 222.6 | Novara |
| 6 | 5.5 | 35.5 | 10 | 112.4 | Genova ....... | 261 | 286 | Gallarate |
| | | | | | Milano ....... | 129 | 135.4 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 235 | 245.9 | Novara |
| 7 | 5.5 | 32 | 10 | 93.9 | Genova ....... | 262.1 | 293.7 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 134.1 | 148.2 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 221.8 | 238.6 | Novara |
| 8 | 5.5 | ? | 24 | 84.8 | Genova ....... | 253 | 288.8 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 125 | 141.9 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 212.8 | 233.8 | Novara |
| 9 | 5.5 | ? | 24 | 86.8 | Genova ....... | 255 | 287.2 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 127 | 139.5 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 214.8 | 231.9 | Novara |
| 10 | 13.7 | 0 | 26 | 26.2 | Genova ....... | 257.8 | 299.3 | Camerlata |
| | | | | | Milano ....... | 108.8 | 131.8 | |
| | | | | | Torino ....... | 261.8 | 290 | |
| 11 | 13.7 | 11.8 | 26 | 74.7 | Genova ....... | 245.6 | 286.1 | Olgiate |
| | | | | | Milano ....... | 96.6 | 119 | |
| | | | | | Torino ....... | 249.6 | 277.2 | |
| 12 | 13.7 | 13.3 | 26 | 71 | Genova ....... | 252.5 | 294.1 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 124.5 | 147.2 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 212.3 | 239 | Novara |
| 13 | 10.7 | ? | 26 | 79.8 | Genova ....... | 242.6 | 284.8 | Novara |
| | | | | | Milano ....... | 114.6 | 137.9 | Gallarate |
| | | | | | Torino ....... | 202.4 | 229.7 | Novara |

Risulta da questo quadro che le linee più favorevoli per Genova sono quelle segnate coi numeri 1, 5 e 3, che presentano una distanza Genova-Bellinzona di chil. 278 circa. Vengono in seguito le linee 4, 13, 6, 11, 9, 2, 8, 7, 12 e 10, colla quale ultima si ha una distanza virtuale di chil. 299.

La linea più favorevole per Milano è il N. 11, con una distanza virtuale di chil. 119; seguono i numeri 10 e 3, con una distanza virtuale di chil. 132 circa; e quindi i numeri 2, 6, 1, 13, 9, 8, 5, 4, 12 e 7, per la quale ultima la distanza è di chil. 148.

Infine, le linee più favorevoli per Torino sono i numeri 5, 1, 3, con una distanza virtuale Torino-Bellinzona di circa 223 chilom. Seguono i numeri 2, 4, 13, 9, 8, 7, 12, 6, 11 e 10, per la quale ultima la distanza virtuale è di 290 chilom.

Si può quindi conchiudere che, per riguardo alle distanze virtuali, le linee lacuali 1, 3, 5 sono le più favorevoli per Genova e Torino, mentre allungano la distanza virtuale Milano-Bellinzona di almeno 13 chilom. sulla linea più breve n. 11, che è quella per Saronno. Fintantochè però la linea di Saronno non è eseguita e il traffico deve passare per la linea attuale di Monza, *la linea lacuale n. 1 con raccordamento a Vergiate e Bellinzago, oppure la linea 3 con raccordamento a Gallarate e Novara*, mentre soddisfano al traffico di Genova e Torino, possono considerarsi come ancora favorevoli a Milano.

Passando ora ad esaminare le linee d'accesso sotto il secondo aspetto, ossia del servizio di cui ciascuna è suscettibile, è evidente che le linee la cui pendenza è minore sono le migliori. Risulta dalle esperienze che, chiamando 1

il peso trascinato dalla locomotiva sull'orizzontale, il peso che la stessa locomotiva può ancora rimorchiare sulla pendenza del 9 0[00 non è più che 0.34; del 10 0[00, 0.31; dell'11 0[00, 0.29; del 24 0[00, 0.14; del 26 0[00, appena 0.13. Cosicchè le linee che si raccordano a Varese, aventi il 24 0[00 di pendenza, hanno una capacità di servizio che è solo il 0.14 della normale; quelle del Monteceneri, se si adotta il 26 0[00, avrebbero ancora meno, ossia solo 0.13.

Il traffico quindi del Monteceneri dovrebbe essere assai limitato; ma oltrecciò si troverebbe anche in condizioni assai sfavorevoli, per la circostanza che il tronco Bodio-Bellinzona (lunghezza 25 chilom.), che si può dire di pianura, si troverebbe fra due rampe aventi il 24 0[00 di pendenza. Durante però la serie di anni necessaria a dar completo sviluppo al traffico del Gottardo, potrebbe bastare anche una linea sola d'accesso, ritardando l'altra, finchè le condizioni finanziarie della Società siano migliorate; ma nel caso se ne voglia costruire definitivamente una sola, è indispensabile una linea lacuale, come abbiamo già detto, per avere la minima distanza virtuale tra Bellinzona e le tre città, Genova, Milano e Torino, ed anche perchè queste linee, avendo una pendenza massima solo del 9 p. 0[00, hanno una capacità di servizio di gran lunga maggiore delle altre.

*Ing.* M. F.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Le conferenze per il servizio internazionale italo-svizzero-sudbadese, via Brennero, annunciate nel nostro numero precedente, ebbero luogo a Milano, presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, nei giorni 10, 11 e 12 corr., e si chiusero in modo da lasciar ritenere che nulla si opporrà all'attuazione della relativa tariffa pel 1° maggio p. v., com' era generalmente desiderato.

Nel prossimo maggio si riprenderanno in Torino le sedute della Commissione incaricata di studiare il migliore sistema di chiusura delle linee e dei passaggi a livello. Tale Commissione, composta dei rappresentanti del Governo e delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane, tenne già le sue prime sedute in Firenze nello scorso marzo, come abbiamo allora annunciato.

Ci scrivono da Roma che il 13 maggio prossimo si terrà in Berna l'annunciato Congresso ferroviario internazionale, promosso dal Governo federale svizzero, allo scopo di stabilire una Convenzione regolatrice dei trasporti delle merci da Stato a Stato. Tale Convenzione dovrebbe specialmente aver di mira:

1° La determinazione del Foro in materia di reclami per avarie o ritardi;

2° La prescrizione di alcune formalità uniformi per la constatazione delle avarie interne ed esterne;

3° L'ammissione del principio generale che l'ultimo trasportante è responsabile delle colpe dei trasportanti precedenti, salvo il ricorso contro di questi; nonchè la procedura per simili ricorsi;

4° La fissazione dei limiti della responsabilità del trasportante, del commissionario principale e dei commissionarii intermediarii.

Al detto Congresso hanno già aderito e prenderanno parte l'Italia, la Francia, la Germania e l'Austria-Ungheria. Il rappresentante del Governo italiano sarà poi assistito da persone specialmente versate nella materia, in qualità di consulenti.

Un telegramma da Roma ci annuncia che l'ing. Agudio è stato ricevuto dal Re, insieme con alcuni deputati piemontesi.

S. M. li accolse con molta benevolenza, s'informò minutamente sul progetto della ferrovia di Superga a trazione funicolare, e sui mezzi occorrenti per eseguirlo.

Ai ragguagli offerti dall'ing. Agudio, S. M. rispose manifestando il più vivo interesse, e promise di raccomandare quel progetto al Ministro dei lavori pubblici per tutto l'appoggio possibile del Governo.

L'ing. Agudio rimase assai soddisfatto dell'accoglienza e delle promesse ricevute dal Re Umberto, e spera che l'on. Baccarini ed il Parlamento non vorranno negargli l'appoggio desiderato.

Noi, che ci siamo sempre interessati a veder coronati di felice successo gli sforzi perseveranti dell'egregio ing. Agudio, non possiamo che far voti per la sollecita esecuzione di questa impresa, che deve riescire di utile e di decoro per la città di Torino.

Per causa a noi ignota, forse per disguido postale, siamo oggi privi della ordinaria nostra corrispondenza da Roma.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Questione ferroviaria** — Scrivono da Roma al *Corriere del Mattino*, per solito bene informato, e noi riferiamo per debito di cronisti, mancandoci oggi dirette notizie in proposito:

Non pochi giornali hanno affermato con notevole insistenza che il problema ferroviario, secondo il concetto dell'attuale Ministero, sarebbe risoluto nel senso dell'esercizio governativo.

Sono in grado di darvi sul proposito informazioni che non temono smentite.

Sebbene, checchè si voglia affermare in contrario, al Ministero dei lavori pubblici non sia preparata alcuna proposta concreta in ordine alle ferrovie, nè siasi nemmeno dato principio a qualsiasi studio preparatorio, pure ciò che posso assicurarvi è questo, che nè il Ministro, nè il Segretario generale dei lavori pubblici si porranno allo studio del difficile e complesso problema con una idea fissa, colla idea cioè di dovere, ad ogni costo, affidare allo Stato l'esercizio delle linee ferroviarie.

Ciò che essi hanno per ora determinato è, che lo Stato dovrà divenire l'assuntore delle ferrovie nel solo caso che nessuna Società privata presenterà, per ottenerne la concessione, condizioni le quali parranno al Ministero di una incontestata utilità, sia nel rapporto finanziario, che nell'ordine delle garanzie per l'esattezza dei diversi servizii che sono annessi alle ferrovie.

Il ministro Baccarini, provato uomo tecnico, è perfettamente informato dello stato della quistione ferroviaria in Italia, tanto più che essa fu sollevata quando egli si trovava già segretario generale dello stesso dicastero; e forse alla dimissione di lui da quell'ufficio non furono estranei certi suoi principii e convinzioni relativi alla quistione stessa, e che non erano condivisi dal Ministro di quel tempo, on. Zanardelli. Egli sa il fatto suo, e non ha certo bisogno di nuovi studii per presentare al Parlamento le proposte che crederà necessarie.

Il Ministero non intende presentarsi alla Camera con un progetto compiuto di riordinamento generale delle ferrovie: esso limiterà le sue proposte soltanto alle linee dell'Alta Italia, per le quali il contratto colla Südbhan finisce col prossimo 30 giugno.

Già sono pervenute al Ministero dei lavori pubblici varie proposte di Società private, in ordine allo esercizio delle linee dell'Alta Italia.

Alcune di esse sono state di già esaminate, e par che siano state pure respinte: altre saranno presto esaminate.

Non debbo però tacervi che è stato preveduto anche il caso che il Governo, per circostanze imprevedute, non possa per l'apertura della Camera fare alcuna proposta; ed in tale, forse non difficile ipotesi, si otterrà (sonovi state già trattative sul proposito) dalla Südbhan una nuova proroga del contratto, che non sarà però maggiore di sei mesi (?).

**Diramazione per l'Arsenale della Spezia** — Il progetto di legge testè presentato alla Camera dei deputati dal Ministro delle marina, di concerto con quello delle finanze, per la costruzione di una diramazione ferroviaria per allacciare la Ferrovia ligure all'Arsenale della Spezia, dice che tale costruzione è richiesta da imperiosi bisogni di ambedue le Amministrazioni della marina e della guerra.

La distanza che separa l'Arsenale dall'attuale Stazione ferroviaria, misurata sulla via ordinaria, è di circa 2 chilometri, e gravi difficoltà s'incontrarono ognora che fu necessario eseguire trasporti di pesi di qualche entità, avvegnacchè la detta Stazione è priva di mezzi pel movimento di siffatti pesi, e la via ordinaria, avendo molti svolti e tratti a forti pendenze, è assolutamente impropria al trasporto dei grossi pesi.

È quindi indispensabile per la Marina di avere congiunto al più presto, mediante un binario, l'Arsenale colla Stazione ferroviaria, ora specialmente che il numero di tali grossi pesi indivisibili da trasportarsi è grandemente aumentato.

Dopo aver presi gli opportuni concerti col Ministero dei lavori pubblici, e d'accordo col Ministro della guerra, fu fatto compilare un progetto per la costruzione di un binario che, partendo dalla Stazione definitiva di Spezia, discenda alle banchine dell'Arsenale, e mediante convenienti diramazioni si colleghi coi magazzini dell'artiglieria di terra, che già trovansi costrutti sulla piazza d'armi di Spezia.

La spesa occorrente per la costruzione del detto binario ascende alla complessiva somma di lire 244,000, e sarebbe imputata per metà a carico del bilancio della guerra e per l'altra metà a carico del bilancio della marina; però, siccome l'Amministrazione della guerra è già in possesso dei fondi necessarii per far fronte a tale lavoro, così il progetto di legge ora presentato non contempla che la sola metà a carico dell'Amministrazione della marina, cioè lire 122,000.

— Gli Uffici della Camera hanno già ultimato l'esame del progetto sovrariferito.

Compongono la Commissione relativa i deputati: Pissavini (presidente), Barattieri, Pianciani, Micheli (relatore), Brin, Salemi-Oddo, Sonnino (segretario), Negrotto e Borelli Bartolomeo.

**Ferrovia Viterbese** — Leggesi nella *Libertà* del 15:

Fu importantissima la discussione del Consiglio provinciale di Roma, di ieri sera. Era in discussione la domanda di un sussidio al Consorzio dei Comuni del circondario di Viterbo per nuovi studii sul tracciato migliore per la ferrovia viterbese. A favore di questa domanda prese la parola efficacemente l'on. Ruspoli, e dopo di lui l'on. Ferrero-Gola. Fu assai notevole ed importante un discorso dell'ing. Bompiani, il quale, pur manifestando la sua opinione personale intorno al tracciato da preferirsi, sostenne che il Consiglio desse la metà della somma occorrente pei nuovi studii. Il consigliere Marucchi, con un discorso elevato e sagace, mostrò la convenienza che il Consiglio provinciale, ispirandosi ad un sentimento di giustizia, accordasse il sussidio richiesto.

Ben può dirsi che tale discussione fece onore a tutti coloro che vi presero parte. Anche il partito, preso da ultimo, può dirsi ispirato ad una vera saggezza; giacchè il Consiglio, accettando in gran parte la proposta del consigliere Bompiani, e tenuto conto che gli studii possono costare L. 470 al chilometro, ne accordò 235 come sussidio. Non è a dubitare che le altre 235 saranno ben presto deliberate dai Comuni interessati.

— Giacchè parliamo della ferrovia viterbese, aggiungeremo che l'on. ff. di sindaco, all'invito ricevuto dal Comune di Soriano per entrare nel Consorzio, ha risposto con una lettera gentilissima, ispirata al giusto concetto della convenienza per Roma di agevolare, per quanto è da lei, le più facili comunicazioni colle città della provincia. Il ff. di sindaco aggiunse non pertanto essere necessario, prima che la Giunta possa deliberare checchessia, avere maggior copia di particolari esatti intorno alla portata degli studii che si vorrebbero fare. Non dubitiamo che il Comune di Soriano provvederà a soddisfare con premura la ragionevole domanda dell'on. Ruspoli.

**Stazione d'Ancona** — Scrivono alla *Gazzetta d'Italia* da Ancona, 14:

La nuova Stazione ferroviaria, che sarà una delle prime fra le Stazioni di second'ordine della rete italiana, è ormai del tutto ultimata, ed a quanto si dice, nel prossimo giugno si inaugurerà al pubblico. La tettoia di cristallo annessa alla Stazione, il cui disegno sarà esposto nella prossima Esposizione universale di Parigi, dicono che sarà qualche cosa di maestoso. Prima però di vederla costrutta, dovremo attendere almeno un paio d'anni, a causa dei molti lavori necessarii a farsi.

**Nuova Stazione in Milano**. — La *Lombardia*, del 16, scrive:

Abbiamo veduto il progetto di sistemazione e riordinamento dell'area e delle strade avanti e attorno alla nuova Stazione, che si sta erigendo in Piazza Castello per le ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba, redatto d'accordo tra l'Ufficio tecnico e quello della Società di dette ferrovie. Ci sembrò che, tanto la sistemazione dell'area, quanto la disposizione del servizio daziario soddisfi assaissimo non solo ai bisogni della viabilità, ma presenti ben anche un gradevole aspetto. Auguriamo che tale sistemazione si compia sollecitamente, e scompaia presto lo sconcio che ora si lamenta in quella località.

**Ferrovie in Piemonte**. — Da circa un mese, due ingegneri stanno studiando la linea Novara-Varallo sul progetto che venne compilato dal compianto Antonini. Tali studii sono fatti per conto della Società Veneta di costruzioni, presieduta dall'on. Breda.

**Tramways di Roma**. — Il *Diritto* scrive che la Commissione municipale edilizia approvò in massima la costruzione di una linea di *tramway* da Porta Angelica a Ponte Molle, e da Porta del Popolo alla Stazione, passando per Porta Pia. La Commissione lasciò all'Ufficio tecnico municipale l'incarico di regolare col richiedente le concessioni delle varie questioni di transito, specialmente nel tratto fra la Stazione e Porta Pia.

**Tramways di Genova**. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile* del 10:

Le domande di concessione per lo stabilimento di un *tramway* da Genova al Ponte Carrega sono tre. L'una è fatta dalla Società Ligure di trasporti, le altre da due diversi proponenti.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha emesso parere favorevole per ciascuno dei tre progetti, ma non ha designato quale dei tre debba preferirsi; perchè, per la scelta, il Governo desidera conoscere il parere del Municipio e della Provincia di Genova, che sono specialmente interessati nella cosa.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 9, che il Gran Consiglio dell'Alto Unterwalden ha deciso all'unanimità di proporre alla Landsgemeinde di accordare alla ferrovia del Gottardo la sovvenzione di fr. 10,000, che è chiesta a questo mezzo Cantone.

Invece il Gran Consiglio di Zugo ha rifiutato di accordare una nuova sovvenzione (ridotta da fr. 150,000 a 50,000), che gli era chiesta, e decise di non entrare in materia sopra qualunque domanda di sussidio, fino a tanto che l'esecuzione del tronco Zugo-Goldau non sia sufficientemente assicurata, conformemente ai termini della Convenzione del 15 ottobre 1869.

— Il Gran Consiglio di Basilea-Città ha votato all'unanimità la nuova sovvenzione di franchi 600,000.

— Ultimamente era corsa voce nei giornali tedeschi, che il tunnel del Gottardo corresse il pericolo di incontrarsi in un lago sotterraneo. Ora il sig. Kaufmann, ispettore dei lavori del tunnel, pubblica una nota, con cui distrugge questo timore. Osserva che da cinque mesi, infatti, dalla parte di Airolo si incontrò una roccia talmente inconsistente, da abbisognare una continua armatura e da impedire l'uso delle perforatrici. Ma da oltre 10 giorni si è entrati di nuovo in uno spalto formale, ed ora la roccia presenta una consistenza sufficiente da permettere un più rapido avanzamento nei lavori. Il timore poi di un lago sotterraneo non può esser sorto in capo che a persone affatto digiune di scienze naturali.

Anche dalla parte di Göschenen, già da circa 5 mesi la galleria di direzione passa per la serpentina, roccia di grande durezza e tenacità. Ma anche qui si ha fondata speranza di rincontrare presto il gneis. Nel mese di marzo si fecero 83 metri, e si spera nel prossimo mese di raggiungere i 120 metri.

Astrazione fatta però dal progresso nella galleria di direzione, la nota del sig. Kaufmann dice che tutti gli altri lavori di allargamento e di compimento del tunnel procedono alacremente, in modo da adempiere il programma.

— Il bollettino presentato dal Dipartimento delle ferrovie sul progresso dei lavori nel gran tunnel del Gottardo durante il mese di marzo, reca i seguenti ragguagli:

| | | Progresso complessivo alla fine di febbraio | marzo |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione . . . . . . . | m. | 9904.8 | 10025.7 |
| Allargamento della stessa . . . . | » | 8962.6 | 9185.8 |
| Calotta . . . . . . . . . . . . | » | 6293 | 6539.2 |
| Strozzo . . . . . . . . . . . . | » | 5008.5 | 5234.1 |
| Vôlta . . . . . . . . . . . . | » | 6463.8 | 6753.1 |
| Piedritti . . . . . . . . . . . . | » | 4771.3 | 5034.3 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 3934 | 4095.5 |

— Avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana: dal lato di Göschenen m. 27.30; dal lato di Airolo m. 18.70; in totale m. 46, cioè m. 6.60 in media giornaliera.

**Ferrovie tedesche.** — Il Reichstag accolse lunedì della scorsa settimana, in terza lettura e senza discussione, il progetto di legge per la costruzione delle ferrovie nella Lorena.

— La *Post* di Berlino annuncia che il Ministro del commercio di Prussia ha invitato i direttori delle ferrovie dello Stato a concertarsi coi direttori delle altre ferrovie per addivenire ad una riduzione di metà prezzo di trasporto dei viaggiatori, che andranno a Parigi o ne torneranno durante l'Esposizione universale.

**Ferrovie turco-rumene** — Telegrafano da Vienna, 11, alla *Kölnische Zeitung*:

Da diversi colloqui avuti con uomini di Stato influentissimi, così austriaci, come turchi, credo che quanto segue sia degno d'essere comunicato. Saadullah Bey, che è partito oggi per Berlino, Essad Bey, il consigliere Schwegel dell'ufficio degli esteri, ed il conte Salm-Rufferscheidt conferirono ieri più volte insieme nel palazzo dell'Ambasciata turca. Queste conferenze avevano per iscopo di convertire in austriaca la Società ferroviaria turca del barone Hirsch. Il barone Hirsch è divenuto suddito austriaco, la sua Società ferroviaria è passata nelle mani dello Stato austriaco, e la sede della medesima non è più Costantinopoli, ma Vienna. Nelle ultime conferenze all'Ambasciata turca furono trasmessi all'Austria i diritti che la Porta aveva esercitato fin qui su quella Società.

Le mene principali di Ignatieff a Costantinopoli tendevano a porre nelle mani della Russia la detta Società. Il conte Salm fece tanto che lo impedì. Il conte Salm è uno dei membri più influenti della Camera Alta, e sarà presidente del Consiglio d'amministrazione della ormai Società austriaca delle ferrovie turco-rumene. Il riconoscimento e l'assicurazione, per parte della Russia, di certi privilegi a questa Società nella Bulgaria e nella Rumenia è la *conditio sine qua non* del consenso dell'Austria alla conclusione definitiva della pace turco-russa. Così la comunicazione fra l'Austria e Salonicco è assicurata. L'Inghilterra non è troppo contenta di questo successo dell'Austria. Fin qui in Turchia seguirono il sistema, non solo di non congiungere i porti colle linee ferroviarie estere, ma evitarono pure di farlo, e favorirono così le nazioni forti per mare, come l'Inghilterra; adesso invece costruiscono ferrovie dalla frontiera austriaca fino nel cuore della Turchia.

**Ferrovie spagnuole.** — In una delle ultime sedute del Senato spagnuolo, il sig. Hurtado domandò al Governo se aveva deliberato di presentare, in questa sessione, un progetto di legge per tutelare i diritti dei creditori della Compagnia, che si era impegnata a costruire il *Nord-Ovest.*

Il Ministro dei lavori pubblici rispose esponendo i motivi che avevano indotto il Governo a prender possesso di quella ferrovia. Esso aggiunse che tutte le pratiche presso la Compagnia per indurla a compiere i lavori, furono inutili; e quando fu evidente che la Compagnia stessa era nella impossibilità di soddisfare i suoi impegni, il Governo dovette ricorrere ad un mezzo, che tutelasse l'interesse pubblico. Del resto, il compimento della ferrovia da parte dello Stato non pregiudica punto i diritti dei creditori.

— La Compagnia della ferrovia da Barcellona a Saragozza ha posto in attività, nelle principali Stazioni di questa linea, un servizio, che funziona già da lungo tempo a Madrid ed in un certo numero di Stazioni, e consistente nel consegnare al pubblico, sia alla partenza che all'arrivo dei treni, dei biglietti speciali, che permettono di penetrare nell'interno delle Stazioni medesime, così per accompagnare i viaggiatori che partono e rimanere con essi sino al momento della partenza del treno, come per ricevere quelli che arrivano, alla loro discesa dai vagoni. Il prodotto di codesti biglietti (50 cent.) è destinato in parte agli Stabilimenti di beneficenza ove sono distribuiti, ed in parte alla Cassa di soccorso pel personale ferroviario.

**Ferrovie del Giappone.** — Una nuova linea ferroviaria si inaugurò in questo Impero, quella da Jokohama a Tukino. È lunga 18 miglia inglesi, e costrutta a binario ristretto somigliante molto a quelli dei *tramways.* La durata del percorso non sorpassa un'ora; i vagoni sono leggerissimi, ed hanno piccolissime dimensioni.

Questa ferrovia fu stabilita e diretta da ingegneri inglesi, e con essa sono già tre le linee che possiede il Giappone.

# Notizie Diverse

**Riforme ministeriali.** — La Commissione incaricata di studiare il progetto di ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio, e di studiare la convenienza di quello del Tesoro, si è suddivisa in due sotto-Commissioni: l'una per la ricostituzione del Ministero di agricoltura, composta degli on. Cacace, presidente, Rossi, Boccardo, Bertani, Ferrara, Rizzari, Luzzatti, Pericoli e Secondi; l'altra pel Ministero del Tesoro, composta degli on. Maurogònato, presidente, Sacchi, Cocco, Mantellini, Nervo e Spaventa.

La Sottocommissione che deve esaminare la quistione del Ministero di agricoltura e commercio ha già deliberato ad unanimità la ricostituzione del detto Ministero, e che anche gl'Istituti tecnici abbiano a dipendere da esso ed essergli restituiti.

Quanto alle scuole tecniche, la Sottocommissione si è limitata ad esprimere il desiderio che anch'esse vadano al medesimo Ministero. Alla relativa discussione, presero parte, fra gli altri, gli on. Boccardo, Ferrara, Bertani e Rizzari.

Fu pure deciso che la Direzione generale di statistica rimanga al Ministero dell'interno.

Il senatore Boccardo fu dalla Sotto commissione medesima nominato relatore.

— Nella Sotto commissione incaricata di esaminare e riferire sulla convenienza di conservare, o no, il Ministero del Tesoro, prevale l'idea che tale Ministero debba essere soppresso.

— La Sotto commissione dei bilanci delle finanze e del Tesoro, riunitasi per deliberare sulla questione pregiudiziale sollevatasi dall'on. La Porta, riguardante la costituzionalità dei due decreti del 26 dicembre 1877, con cui si sopprimeva il Ministero di agricoltura, industria e commercio e si istituiva quello del Tesoro, dopo viva discussione, con 5 voti contro 2 ed un'astensione, espresse l'avviso che i due decreti del 26 dicembre non offendono le prerogative costituzionali. — Vedremo che cosa deciderà il Parlamento, dopo il voto contrario della suddetta Commissione governativa.

**Lavori pubblici.** — Nella riunione tenuta dagli Ufficii della Camera la mattina dell'11 corr. vennero approvati, dopo brevi discussioni, i progetti di legge presentati non ha guari dal Ministro dei lavori pubblici.

Le Commissioni riuscirono così composte:

1° Spesa di L. 1,200,000 per compimento della galleria attraverso il *Colle* di Tenda, da ripartirsi per L. 300,000 sul bilancio del 1878, e le rimanenti L. 900,000 sui bilanci *del 1879*, 1880, 1881:

*Deputati* Borelli G., Allione, Cavalletto, Ranco, Brin, Riberi, Garau, Levi e Favale.

2° Spesa di L. 110,448.53 sul bilancio del 1878, per concorso dello Stato nella costruzione del ponte sul fiume *Pescara*, presso Villanova:

Deputati Lanzara, Costantini, Pianciani, Melchiorre, Visocchi, De Riseis, Molfino, Monzani e Ponsiglioni.

3° Spesa di L. 200,000 per compimento del primo e secondo tronco della strada nazionale del Tonale in provincia di Brescia:

Deputati Lugli, Barattieri, Cavalletto, Ercole, Maurigi, Pacelli, Cocconi, Minich, Borromeo.

4° Convenzione addizionale sul servizio marittimo fra Brindisi e Taranto, con prolungamento a Catania e Messina:

*Deputati* Adamoli, Lazzaro, Lacava, Maurigi, Asperti, *Negrotto*, Melodia.

5° Concessione ai fratelli Mangili del servizio di navigazione sul Lago Maggiore:

Deputati Pissavini, Morini, Elia, Boselli, Brin, Bortolucci, Fabrizi Paolo, Borromeo.

6° Approvazione della spesa di L. 495,720, ripartita fra i bilanci del 1878-79-80, per costruzione di ponti lungo le strade nazionali:

Deputati Del Zio, Merizzi, Sprovieri, Serristori, Antongini, Solidati, Campostrini e Borelli B.

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggesi nella *Libertà* del 14:

Ieri l'on. Ruspoli si è recato a visitare i lavori della via Nazionale. A dire il vero, in questi giorni hanno preso una buona piega, e pare che finalmente si cominci a fare sul serio. L'on. ff. di Sindaco ha rivolto nuove raccomandazioni all'appaltatore Morosi, e lo ha invitato ad aumentare il numero degli operaj. Ora che la stagione comincia ad esser buona, il sig. Morosi ne deve approfittare. Notiamo frattanto che, oltre la demolizione delle case in via di San Romualdo, si è cominciata la costruzione del fognone in via delle Tre Cannelle, la demolizione delle case incontro alla proprietà della signora Karolus, l'arretramento del Palazzo Merolli, l'allargamento della via di Sant'Eufemia, la sistemazione del piazzale Magnanapoli e relativo impianto d'un piccolo giardino.

Quanto prima cominceranno i lavori per la costruzione del palazzo della signora Ristori lungo le vie di Sant'Eufemia e dei Colonnesi.

**Palazzo della Posta in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà*, del 10:

Il nuovo Palazzo della Posta sarà pronto per la fine di luglio, e fino da quell'epoca la Direzione generale potrà por mano ai lavori di scaffalatura ecc., necessarii pel disimpegno dei varii servizii.

L'ingresso principale sarà dalla Piazza di San Silvestro, ma in via della Vite si troverà un altro grande portone; questo secondo fu fatto nel desiderio di risparmiare al pubblico la traversata della Piazza San Silvestro, durante i grandi calori dell'estate.

Appena entrati nella porta principale che sporge nella Piazza, vi è un atrio, dal quale si penetra nelle sale per l'accettazione dei telegrammi; sono tre, con nove sportelli di ricevimento: una, per gentile concessione del Ministero dei lavori pubblici, è esclusivamente destinata ai giornalisti.

Trascorrendo oltre l'atrio, in linea retta, si giunge al cortile, tutto contornato da un porticato, sotto cui si trovano le sale di scrittura e gli Ufficii di impostazione e distribuzione delle corrispondenze.

Sempre a destra, parallelamente agli Uffici postali, v'è una lunga sala interna per la cernita delle lettere; e parallelamente alla via della Vite, un'altra grande sala destinata ai portalettere.

Le macchine telegrafiche sono poste al primo piano in due grandi sale, che occupano tutta la lunghezza del palazzo, e che sono destinate, una alla sezione maschile, l'altra alla sezione femminile.

Al disopra del porticato v'è un altr'ordine di loggie, intorno a cui si trovano gli Ufficii delle Direzioni compartimentali e generali dei Telegrafi e delle Poste; e più indietro, in modo da lasciar coperta da una tettoia di zinco la seconda loggia, si alza un altro piano occupato dal rimanente degli Ufficii.

Il cortile è rimasto nella pianta tale quale era, ma ne venne interamente rifatta la decorazione, che è molto ricca, ed appartiene, del pari che tutto il resto dell'edificio, allo stile lombardesco del 500.

Il cortile verrà ridotto a giardino, chiuso intorno da una cancellata, e nel mezzo avrà una fontana, sopra la quale, a dir vero, sarebbe a desiderarsi che sorgesse o una statua o un qualsiasi emblema dell'uso a cui il palazzo è destinato. Nella notte poi, un cancello scorrente sopra *coulisses* impedirà l'accesso al cortile, lasciando aperto solo l'adito alle sale per l'accettazione dei telegrammi.

A quanto abbiamo detto aggiungeremo poche altre notizie, cioè:

Che i lavori costeranno in tutto circa 700 mila lire;

Che per alcune parti converrà tener conto delle imposizioni della pianta trovata;

Che tutti i dettagli sono studiati colla massima cura e diligenza;

E da ultimo, che il progetto in tutti i suoi particolari e la sua esecuzione sono opera dell'ingegnere Malvezzi, ispettore-capo del Genio civile di Venezia, e uno dei migliori architetti che vanti l'Italia.

**Palazzo dell' Esposizione permanente in Roma** — Nella seduta del 12 sera al Consiglio provinciale di Roma, la proposta più importante fu quella su cui riferiva l'on. Zeppa, cioè il concorso della Provincia alla costruzione del Palazzo dell'Esposizione. La Commissione proponeva la somma di 250 mila lire da pagarsi in dieci rate; ma, dietro proposta dell'on. Venturi, il numero delle rate annue venne limitato a cinque.

Ormai tutto quanto si riferisce al concorso dei varii enti è stabilito (dice la *Libertà*), e sperasi che il Ministero dia una forte spinta a questo interessante progetto, facendolo entrare nella via delll'esecuzione.

**Ponte di ferro sul Tevere.** — Il prof. Andrea Busiri, che rappresenterà la scuola di architettura dell'antica Accademia di S. Luca all'Esposizione di Parigi colla raccolta di tutti i disegni risguardanti i lavori del Laterano da lui diretti, e dei progetti pel restauro ed eventuale traslazione dell'Absida di Costantino e del mosaico del Torrita, ha fatto dono al Municipio di Roma di un nuovo studio per un ponte di ferro sul Tevere, a travata diritta di 100 metri di campata, a tre ordini, uno dei quali destinato ai *tramway*. Se in occasione dei lavori del Tevere si volessero aumentare i passaggi fra le due parti della città e si volesse compiere un'opera nuova e adatta a tutte le comodità della vita moderna ed a nuovi mezzi di locomozione, il dono del Busiri sarebbe attissimo a raggiungere lo scopo.

La *Libertà* dice essere intenzione della Giunta di esporre al pubblico questo progetto, come si usò pei progetti dell'Esedra di Termini del Vespignani e del Montiroli.

**Le derrate alimentari in Roma.** — Ecco le conclusioni officiali della Commissione provinciale nominata per lo studio delle cause e dei rimedii del *bagarinaggio* (rapace monopolio che si fa a Roma delle derrate alimentari), le quali conclusioni furono comunicate al Consiglio della Provincia:

1° Raccomandare al Governo la pronta esecuzione della ferrovia Roma-Sulmona, che necessariamente aumenterà sul nostro mercato l'affluenza delle derrate;

2° Promuovere la migliore viabilità della provincia;

3° Revisione delle tariffe pei trasporti di materie alimentari sulle Ferrovie Romane, tenuto conto delle condizioni eccezionali di Roma, equiparandole alle più miti;

4° Promuovere la coltivazione intensiva nella più larga zona dell'Agro suburbano;

5° Istituire prontamente dei Mercati chiusi, organizzati sulla base dell'asta pubblica, sull'esempio dei migliori sistemi adottati nelle principali città d'Europa, perchè vi sia assicurato il massimo grado di libera concorrenza;

6° Raccomandare all'Autorità politica e municipale di sorvegliare il mercato, e promuovere la punizione degli abusi previsti dalle leggi o dai regolamenti, che dall'inchiesta è risultato verificarsi quivi abitualmente;

7° Raccomandare alla industria privata la istituzione di Agenzie, che esercitino la vendita in partita delle derrate, sia per commissione dei produttori contro un aggio moderato e prestabilito, sia per conto proprio.

**Monumento a Vittorio Emanuele in Roma.** — Ecco il testo del progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dell'interno:

*Art.* 1. Sarà eretto in Roma un monumento nazionale a Vittorio Emanuele, liberatore della patria, fondatore della sua unità.

*Art.* 2. È istituita una Commissione, con incarico di determinare il carattere del monumento, il luogo in cui dovrà sorgere, e il programma per la formazione e la scelta del progetto.

*Art.* 3. La Commissione curerà che ad essa facciano capo le rappresentanze tutte che hanno raccolto e raccoglieranno offerte per il monumento nazionale.

*Art.* 4. Entro il corrente anno, la Commissione presenterà la sua Relazione al Governo del Re, indicando approssimativamente la somma per la quale dovrà concorrere lo Stato.

*Art.* 5. Il Governo del Re, tenendo conto delle proposte della Commissione, presenterà, entro il maggio 1879 un progetto di legge per l'esecuzione dell'opera.

*Art.* 6. La Commissione sarà composta del presidente del Consiglio dei ministri, che ne avrà la presidenza, del Ministro dei lavori pubblici vice-presidente, di nove senatori e nove deputati scelti dalle rispettive Camere e del Sindeco di Roma.

*Art.* 7. Per le spese occorrenti alla Commissione, sarà stanziata, in apposito capitolo del bilancio del Ministero dell'interno per l'anno 1878, la somma di L. 30,000.

— Questo progetto di legge è già stato dagli Ufficii unanimemente accolto; si fecero solo alcune raccomandazioni circa la composizione della Commissione, che dovrà determinare il carattere del monumento, il luogo in cui dovrà sorgere, e il programma per la formazione e scelta del progetto. Dovrebbero far parte della Commissione il Ministro dell'istruzione pubblica ed un altro delegato del Comune di Roma. A Commissarii furono eletti gli on. Meardi, Martini, Pianciani, Lacava, Maurigi, Arnulfi, Solidati e Fano. Questa Commissione elesse poi a presidente l'on. Arnulfi, ed a segretario e relatore l'on. Martini.

**Spese per la Capitale.** — Ecco un quadro delle spese sostenute dallo Stato per il trasporto della Capitale a Roma.

La somma totale di queste spese è di L. 25,747,995.65, che si deve ripartire in L. 22,238,975.65 per lavori, compera di stabili, indennità di espropriazione, sistemazione della Reggia, ed acquartieramento della truppa; ed in L. 3,509,010 per indennità di trasferte e trasporto di mobili degli impiegati, trasporto mobili degli archivii delle Amministrazioni ed altri Corpi dello Stato.

— L'on. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ha presentato alla Camera, nella seduta del giorno 8 corr. il progetto di legge per lo stanziamento di altre L. 200,000, occorrenti per la sistemazione della sede del Governo in Roma.

Questa spesa è resa necessaria da alcuni lavori straordinarii, che si dovrebbero fare nel palazzo del Ministero delle finanze e per la costruzione di quello pel Ministero della guerra.

**Porto di Fiumicino.** — La *Riforma* dice che l'ing. Oberrhaltzer, dietro gli eccitamenti del generale Garibaldi, studiò con ogni amore il modo di attuare l'idea della sistemazione del porto-canale di Fiumicino, e vi riuscì, a quanto pare, formando un progetto che ha riscosso l'approvazione dei più competenti uomini dell'arte.

Oltre ai pregi tecnici, il progetto del sig. Oberhaltzer ha il vantaggio di potersi eseguire senza bisogno che da parte dello Stato si facciano gravi sacrificii.

La sistemazione poi del porto di Fiumicino agevola grandemente l'opera della bonificazione dell'Agro romano; e pensiamo che questa sia una favorevole occasione perchè il Governo possa dimostrare coi fatti che vuol adoperarsi a pro' della Capitale del Regno.

**Lavori edilizii in Milano.** — Il *Corriere della Sera*, del 10, dice che quanto prima si aprirà una nuova grande via: la via Alessandro Volta.

Questa strada, dal punto del corso Garibaldi detto la *Foppa*, va direttamente a mettere capo al Bastione di Porta Tenaglia. È costruita tutta per iniziativa di privati, fra cui i signori ingegneri Paolo Ambrosini-Spinella e Giorgio Pellini, ecc. Più che una via, può chiamarsi un quartiere, avendo annesso alla via principale Alessandro Volta, e verso il Bastione di Porta Tenaglia, un grande fabbricato, isolato, di case costruite per gli operaj.

Dall'Ufficio tecnico civico si sta studiando il disegno se convenga congiungere la via col Bastione mediante una rampa, oppure formare, come a Porta Genova, una nuova barriera con declinazione del Bastione.

— La *Lombardia* dell'11 aggiunge:

Informazioni, che reputiamo attendibilissime, ci fanno sapere che l'intendimento della Giunta municipale è di formare una barriera al fondo della nuova via Alessandro Volta, eseguendosi il taglio del bastione coi declivi delle allee, come si è fatto pel corso Genova.

Posto così quel nuovo quartiere in diretta comunicazione col sobborgo e il gran viale al Cimitero Maggiore, si avrà una bella prospettiva col gran Famedio, o Panteon degli illustri Milanesi, che si sta erigendo, annesso al Cimitero suddetto. È questo un progetto grandioso, ed avrà il plauso della cittadinanza. La nuova barriera, oltre dare nuova vita a quei pressi, servirà di sfogo alla Porta Garibaldi, a cui ora quasi unicamente affluiscono le merci della grande Stazione centrale.

— Il *Corriere della Sera*, del 14, reca pure:

Due nuove vie, e di reclamata utilità, si apriranno quanto prima a Milano.

L'Ufficio tecnico civico ne approntò il progetto, e la Giunta municipale l'approvò. Una di quelle vie, partendo dalla

strada di circonvallazione tra le porte Lodovica e Ticinese andrà ritta ritta al sito detto del Gentilino; l'altra, dalla strada trasversale nel sobborgo di Porta Tenaglia, dal punto vicino alla piazza della Croccetta, metterà in comunicazione il sobborgo stesso coll'arco del Sempione.

Un'altra notizia:

Gli abitanti ed i proprietarii del rione di porta Vittoria vogliono assolutamente il prolungamento del corso Vittoria in linea retta col Verziere, attraverso la proprietà del pio Albergo Trivulzio. Vedendo che il Municipio mostra d'esserne ancora poco persuaso, si sono rivolti alla Prefettura per dar vita al loro progetto. Vedremo se sarà esaudito.

**Laguna di Venezia.** — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, del 10:

L'ing. cav. Bocci, incaricato dal Governo dello studio di un progetto della nuova foce del Brenta, ultimò il suo lavoro. Furono invitati tutti gli aventi interesse a farlo esaminare. La Giunta municipale delegò l'illustre comm. Raffaele Minich, il quale, dopo un accurato studio, diresse non ha guari un rapporto sul progetto stesso, proponendo poi altri provvedimenti nell'interesse della conservazione della nostra laguna. Prendendo a tema l'elaborato del chiarissimo professore, la Giunta municipale diresse testè una Nota all'attuale Ministro dei lavori pubblici.

La stessa *Gazzetta* raccomanda poi vivamente alla Giunta di battere e ribattere alle porte ministeriali, e di insistere fino a che non si ottenga qualche cosa di veramente efficace per agevolare l'accesso del Commercio marittimo alla città, e per ovviare al crescente impaludamento della laguna, il quale terminerebbe col rovinare affatto le condizioni igieniche della città stessa.

**Linee di navigazione.** — La suddetta *Gazzetta di Venezia* ha per telegrafo da Roma, 9:

Ieri sera vi fu una seconda lunga conferenza, presso il Direttore generale delle poste, tra il presidente della Camera di commercio (di Venezia) comm. Blumenthal, l'assessore del Municipio dott. Fadiga, ed il comm. Florio, coll'intervento del deputato Maldini. Furono discussi e concordati gli orarii delle varie linee, modificate le nuove toccate a Venezia, secondo gli accordi presi ieri.

Havvi speranza che venga aggiunta anche una toccata nell'Istria. Le modificazioni concordate andranno in attività al più tardi il 1° di maggio.

Il comm. Florio si espresse con parole di molta simpatia per Venezia. Un nuovo piroscafo, ch'egli sta costruendo, porterà il nome di *Venezia*.

**Necrologia.** — Il *Figaro*, del 9 corr., annunzia che il cav. Belgrand, membro dell'Istituto ed ingegnere idraulico-capo della città di Parigi, è morto in età di 70 anni. Il cav. Belgrand era un ingegnére idraulico di vaglia, che condusse a Parigi le acque della Dhuys e della Vanne, e che dotò quella grande città di una immensa rete di acquedotti sotterranei.

— È morto a Berlino, ancor giovane, il sig. Borsig, che aveva a Moabit una immensa fabbrica di macchine per le ferrovie, ed era uno dei più forti industriali della Germania.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non ebbero miglior fortuna anche nella scorsa settimana; le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 340 al 337, e chiusero a 340. Le Obbligazioni relative trovarono denaro a 242.50 e 243.75. I Boni a 57 2.50 e 575.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 240.75 e 241.25; quelle della serie B, a 244.25 e 244.75 — Le Pontebbane a 378 circa. L'Alta Italia a 262 e 261.75.

Le Lombarde a Parigi neglette anch'esse, e quotate a 155 e 150; le Obbligazioni a 234 circa. Le Vittorio Emanuele a 232 e 229. Le Azioni Ferrovie Romane a 68, poi 65; le Obbligazioni a 246 e 250.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii di Bari delle Puglie.** — 36ª estrazione eseguita il 10 aprile 1878 — Elenco delle 185 Obbligazioni estratte con premii e rimborsi.

Obbligazioni rimborsabili a L. 150.

119 31 22 20 603 8 865 6 647 72 408 7 560 43
86 70 557 69 1 85 890 59 829 96 332 41 256 27
223 48 685 72 899 77 589 33 579 67 411 24 709 55
718 74 235 18 302 3 249 63.

Obbligazioni premiate.

| S. | N. | L. | S. | N. | L. | S. | N. | L. | S. | N. | L. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 729 | 39 | 25,000 | 565 | 29 | 200 | 74 | 42 | 100 | 352 | 16 | 100 |
| 557 | 33 | 3,000 | 892 | 23 | 200 | 46 | 71 | 100 | 373 | 96 | 100 |
| 584 | 71 | 1,500 | 720 | 57 | 200 | 16 | 24 | 100 | 899 | 30 | 100 |
| 396 | 70 | 600 | 254 | 62 | 100 | 680 | 69 | 100 | 399 | 93 | 100 |
| 151 | 56 | 600 | 282 | 78 | 100 | 686 | 23 | 100 | 361 | 74 | 100 |

(Seguono le vincite da L. 50).

Il pagamento dei sovra dettagliati rimborsi e premii verrà eseguito, a partire dal 10 luglio 1878 in avanti, dalla Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 luglio 1878.

## CONVOCAZIONI

**Banca Napoletana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Napoli, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1877 e relativo dividendo, per deliberare sopra la riduzione del capitale sociale, e per la nomina di amministratori uscenti.

**Società anonima del ponte di Ripetta** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Roma (via Mario dei Fiori, 16), per udire il rendiconto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio 1877, per la elezione di consiglieri e revisori, e per comunicazioni diverse.

**Società della ferrovia marmifera di Carrara** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 30 corr. in Firenze (via dei Ginori, 6), per udire il rapporto del Consiglio sugli affari sociali, e quello dei sindaci sul bilancio 1877, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Banca Fiorentina industriale serica** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze, sede sociale, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

**Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel 1° maggio p. v. in Roma (Camera di commercio), per udire le comunicazioni dell'Amministrazione, per la presentazione dei bilanci degli anni sociali 29° e 30°, e per la nomina dei sindacatori e direttori uscenti.

**Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 maggio p. v. in Roma (Camera di commercio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1877, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di revisori pel 1878.

**Società della Ferrovia Alessandria e Novi a Stradella e Piacenza** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 6 maggio p. v. in Torino (via Santa Teresa, 18), per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1877, e per la nomina di un consigliere d'amministrazione.

**Società della Ferrovia Torino-Cuneo-Saluzzo** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 6 maggio p. v. in Torino (via Santa Teresa, 18), per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1877, e per la nomina di un consigliere d'amministrazione.

**Società della Ferrovia Vigevano-Milano per Abbiategrasso** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 maggio p. v. in Milano (Corso Venezia, 31) per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione sociale, e della Commissione della revisione del bilancio 1877, con determinazione del relativo dividendo, e per la nomina della Commissione di revisione pel 1878.

# Avvisi d'Asta

Il 25 corrente, presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria di Equi nel Comune di Fosdinovo, compreso tra la Casa bruciata ed il Ponte di Pian di Molino, della lunghezza di m. 2536.60, per il presunto importo di L. 41,050.59. Deposito interinale L. 2300; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada provinciale da Trapani a Castellammare del Golfo, 2° tratto compreso fra il trivio Lentina al termine del 1° tratto e la Sella del Celso presso il quadrivio, della lunghezza di m. 8498.81, per la presunta somma di L. 83,875.79. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4200 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavo ed allargamento del canale Ozzeri-Roggio, da Ponte Maggiore fin oltre il Palazzaccio, della lunghezza di m. 4246. 50. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco di alveo del torrente Quindici, dalla strada di Migliano alla rettifica detta del Paradiso, per il presunto importo di L. 110,000. Deposito interinale L. 6500; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario, biglietti consorziali, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Congregazione consorziale Pontina in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di scarico diretto nel fiume portatore delle acque alte del canale di navigazione presso Feronia, e colmata dei bassi fondi delle Cannete per il presunto importo di L. 33,413. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Troia (prov. di Capitanata), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di conduttura delle acque e loro distribuzione nell'abitato della città, per il presunto importo di L. 78,140.72. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di San Gregorio da Sassola (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dalla Porta Romana al confine territoriale di Casape, della lunghezza di m. 1559.87, per il presunto importo di L. 18,324.31. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 80 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1800 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso i Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e fornitura alla R. Marina di due caldaie di ferro tubulari, con tubi di ottone (tipo Napoli), a 4 forni ciascuna, relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 102,400. Consegna a termini del Capitolato. Deposito L. 10,240 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada provinciale da Mazara a Salemi, 3° tratto compreso tra la Cappelluccia di S. Tommaso e la prima curva della strada da Salemi ai Cappuccini, della lunghezza di m. 4498.80, per la presunta somma di L. 80,614.80. Lavori da eseguire pel 31 dicembre 1879. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno presso il Municipio di Sorano (provincia di Grosseto), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Sorano al Pianetto traverse la Lente, per il presunto importo di L. 84,010.89. Deposito interinale L. 2900; cauzione definitiva L. 8000 in denaro o biglietti consorziali o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 1° maggio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Udine, si accettano le offerte di ribasso non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione del primo tronco delle Strade Carniche, da Piani di Portis a Tolmezzo, in diminuzione della somma di L. 126,067.20, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione delle gettate del Forte a mare e di chiusura della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi, per la complessiva somma di L. 100,696. Manutenzione a tutto dicembre 1881. Deposito interinale L. 3400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di ampliamento del porto di Barletta, per il presunto importo di lire 2,991,725.53. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 100,000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 300,000 idem.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 14ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 2 *all'*8 *aprile* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3504 | 3435 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 676,481.70 | 631,167.60 | 45,314.10 | » |
| Merci a grande velocità . . | 208,765.10 | 205,220.80 | 3,544.30 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 790,424.25 | 811,651.05 | » | 21,226.80 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,675,671.05 | 1,648,039.45 | 27,631.60 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,660.95 | 17,457.40 | 203.55 | » |
| Totale della settimana . . . | 1,693,332.00 | 1,665,496.85 | 27,835.15 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio all'*8 *aprile* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 8,902,827.55 | 8,434,755.55 | 468,072.00 | » |
| Merci a grande velocità . . | 2,687,353.55 | 2,603,749.15 | 83,604.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 10,699,724.29 | 10,943,668.28 | » | 243,943.99 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 22,289,905.39 | 21,982,172.98 | 307,732.41 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 178,652.80 | 192,811.85 | » | 14,159.05 |
| Totali . . . . . . . . | 22,468,558.19 | 22,174,984.83 | 293,573.36 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 14ª settimana | 475.23 | 478.94 | — 3.71 | — 0.77 |
| Prodotti totali . . . . . . | 6,361.27 | 6,399.47 | — 38.20 | — 0.6[illegible] |

## Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 336,609.02 | 232.79 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 331,679.97 | 229.37 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 4,929.05 | + 3.42 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 3,420,101.16 | 2,365.22 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 4,102,683.63 | 2,837.26 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 682,582.47 | — 472.04 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 131,532.48 | 115.48 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 126,956.49 | 117.99 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 4,575.99 | — 2.51 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 1,351,299.25 | 1,186.39 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,326,443.32 | 1,232.75 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 24,855.93 | — 46.36 |

## Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 724,366.47 | 22,946.51 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 480,095.34 | 13,779.93 (a) |
| Differenza in più . . . | — | 244,271.13 | 9,166.58 |
| Differenza in meno. . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 detto 1878 . | 1,646 | 1,882,602.51 | 19,879.29 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 1,420,818.95 | 15,003.06 |
| Aumento . . . . . . . | — | 461,783.56 | 4,876.23 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(a) I prodotti del 1877 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 9887 | 12,104.15 | 26031 | 42,122.54 | |
| Bagagli e cani. | 208 | 163.87 | 790 | 980.27 | |
| Merci a G.V. .. | 972 | 799.51 | 2677 | 2.484.44 | |
| Merci a P.V. .. | 1071 | 7,130.40 | » | » | |
| Introiti diversi. | » | 435.04 | » | 228.66 | |
| Totale L. | 12138 | 20,632.97 | 29498 | 45,715.91 | |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
## *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Il Consiglio d'Amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori Azionisti che all'Assemblea generale ordinaria convocata per questo stesso giorno non essendosi raggiunto il limite voluto dal paragrafo 1° dell'art. 42 dello Statuto sociale, l'Assemblea non ha potuto costituirsi legalmente e venne aggiornata al 29 aprile corrente, all'ora una pomeridiana, negli uffici della Società in Roma, via Due Macelli, num. 78, 79.

I biglietti di ammissione rilasciati per l'Assemblea d'oggi sono validi per la futura adunanza.

Trattandosi di Assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti le deliberazioni saranno valide.

Ogni Azionista che abbia depositato, non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 24 aprile corrente, almeno trenta Azioni, ha diritto di intervenirvi.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

a *Firenze*, presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Torino*, id. idem.
a *Genova*, id. idem.
a *Roma*, id. idem.
a *Napoli*, presso la Banca Nazionale del Regno d'Italia;
a *Palermo*, id. idem.
a *Milano*, id. idem.
a *Venezia*, id. idem.
a *Bologna*, id. idem.
a *Parigi*, presso i signori A. E. Stern e Comp., Rue Chateaudun, n. 58;
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers;
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e Comp.;
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.;
a *Francoforte s/M.*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

### Ordine del giorno;

1. Relazione del Consiglio;
2. Presentazione del bilancio per l'esercizio 1877 ai termini dell'articolo 45 dello statuto sociale e relative deliberazioni;
3. Parziale rinnovazione del Consiglio d'Amministrazione ai termini dell'articolo 26 dello statuto.

*Roma*, 13 *aprile* 1878.

---

# LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

## OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872

Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

**Un volume in 8° di pag. 204, al prezzo di L. 2. 50.**

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.

Si vende pure presso i libraj Bocca, Loescher, Beuf, ed altri principali libraj d'Italia.

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

## *per la fornitura d'Olio d'Oliva.*

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogr. 100,000 di Olio d'Oliva per il magazzino di Firenze, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni* e *Ancona.*

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, *alla* Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 25 aprile corrente. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.**

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell' offerta dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di lire 25 per ogni mille chilogrammi, pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 8 aprile 1878.

**LA DIREZIONE GENERALE.**

## UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
### Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI
ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive**, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

## TARDY E BENECH
### SAVONA

**Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione**

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

## GENOVA
### Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele
## BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. C. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 24 Aprile 1878 N.° 17.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Riscatto delle Azioni delle Ferrovie Romane — L'esercizio governativo delle ferrovie* (Continuazione) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## RISCATTO
## DELLE AZIONI DELLE FERROVIE ROMANE

Un egregio nostro amico, che conosce a fondo questa materia, della quale ebbe più volte a trattare nel nostro giornale, c'invia il seguente articolo, che di buon grado pubblichiamo, richiamando sovra di esso tutta l'attenzione degl'interessati e del Governo. L'opportunità del medesimo è resa vieppiù manifesta dalla circostanza, che pel 28 corr. è indetta a Livorno una straordinaria adunanza degli azionisti delle Ferrovie Romane, allo scopo di costituire un Comitato diretto a tutelare i loro interessi di fronte alla tanto dannosa sospensione della Convenzione stipulata col Governo fino dal 1873 e non ancora approvata dal Parlamento, Convenzione che vincola la Società, mentre lascia libero lo Stato di accettarla o no. Ed allo stesso oggetto si sta pure formando a Milano un centro per promovere una soluzione consentanea ai diritti degli azionisti ed ispirata ai più stretti principii di giustizia.

Ciò premesso, ecco l'articolo dell'egregio nostro amico:

Parecchi giornali si sono preoccupati, e con ragione, dell'ingiusto ritardo che si frappone all'approvazione parlamentare della Convenzione 17 novembre 1873, stipulata fra il Governo e la Società delle Ferrovie Romane pel riscatto di quelle linee. La detta Convenzione venne più volte presentata al Parlamento, ma sempre invano, perchè conglobata con altre proposte, estranee alla semplice questione del riscatto. Tuttavia il Parlamento ha già per due volte esaminata tale questione, e l'ha implicitamente approvata nelle due Relazioni Gabelli e Villa-Pernice; ed ha inoltre autorizzato la conversione delle Obbligazioni sociali in rendita pubblica, ciò che ha procurato un vistoso risparmio all'Erario nazionale.

Intanto i portatori di Azioni sociali soffrono ingiustamente per tale ritardo, e nulla percepiscono dal 1° ottobre 1865 in poi.

Nella vicina Francia, l'Assemblea nazionale ha pure testè autorizzato il riscatto delle linee di due Società ferroviarie molto pericolanti nei due Dipartimenti delle Charentes e della Vandea; ma, quantunque in tale operazione il Governo francese incontri un sacrifizio assai superiore a quello che crede di fare il nostro Governo nel riscatto dell'importante rete delle Romane che circonda la nostra Capitale, tuttavia in poco tempo codesto affare fu quasi finito per gli Azionisti francesi, ed i loro interessi non hanno più a sofrire, rimanendo in sospeso.

La questione delle Romane diviene poi complessa ed intricata fra gli Azionisti, stante la coesistenza di Azioni comuni e privilegiate, le quali sono in conflitto tra loro pel riparto della rendita loro assegnata nel progetto di riscatto. Ci pare però esservi un mezzo semplicissimo, che potrebbe tagliare tutte le questioni e conciliare tutti gl'interessi dei diversi Azionisti e del Governo, riservando altresì tutti i diritti.

Dalla Relazione annessa al progetto presentato dal ministro Depretis pel riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali, e dal prospetto n. 1 relativo al riscatto delle Romane, risulta che il Governo, per le quattro annate di interessi arretrati 1874-75-76 e 77 sulle Azioni comuni e privilegiate delle Ferrovie medesime, sarebbe debitore di L. 6,423,804 nette: il che equivarrebbe in capitale ad una rendita di oltre L. 400 mila, calcolata all'80 p. 0[0.

Ora, se il Governo presentasse al Parlamento un progetto interinale, come fece già per le Obbligazioni Romane, e si facesse autorizzare per sei mesi a cambiare le Azioni comuni contro L. 7.50 di rendita con decorrenza dal 1° gennaio 1878, e quelle privilegiate trentennarie, che sono in n. di 21[m, a L. 20 di rendita in luogo delle L. 10 loro assegnate, e le privilegiate senesi, che sono circa 15[m in circolazione, a L. 15 di rendita invece delle L. 10 prima assegnate, sempre colla decorrenza dal 1° gennaio 1878, — è molto probabile che tutti o quasi tutti gli Azionisti accetterebbero tale cambio o conversione, ed il Governo otterrebbe con ciò un risparmio di quasi due milioni.

Infatti il Governo, per le 21[m Azioni trentennarie e per le 15[m privilegiate senesi, dovrebbe rimettervi una rendita di L. 285[m al più, oltre il dovuto in base colla Convenzione di riscatto; ma non pagherebbe i 6 milioni e mezzo d'interessi arretrati, pei quali occorrono oltre L. 400[m di rendita capitale. Quanto poi a quei pochi che non accettassero la volontaria conversione, e volessero aspettare l'approvazione definitiva del riscatto e vedere risolta successivamente la grave questione fra le Azioni comuni e le privilegiate nel riparto della rendita, il Governo non correrebbe alcun pericolo, perchè ai riluttanti non rimetterà la rendita se non a questione finita; e qualunque sia il risultato di tale lite fra i riluttanti, egli troverà sempre il suo largo tornaconto nel beneficio ricavato dall'abbandono degl'interessi arretrati delle quattro annate, fatto da quelli che accettarono la conversione, e che saranno senz'altro la grande maggioranza, come accadde pei portatori delle Obbligazioni, i quali pei cinque sesti le presentarono al cambio.

D'altronde il Governo, investito delle ragioni di quelli che accettano il cambio, può far valere all'uopo contro i riluttanti le stesse ragioni ed eccezioni che spettavano ai di lui cedenti, e perciò non correrà mai pericolo di sorta.

Noi preghiamo dunque chi di ragione di volersi occupare di questa nostra proposta, la quale ci pare seria e pratica, e che potrebbe regolare facilmente tanti interessi ora in sofferenza, con benefizio dello stesso Governo.

X.

---

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

*(Continuazione — V. N. 16)*

Il sig. Jacqmin così parla della costituzione delle reti dell'Austria-Ungheria e della Svizzera:

**Nemmeno nell'Impero austro-ungarico troveremo, più che nell'Impero germanico, una vasta rete ferroviaria dello Stato, concepita, costrutta ed esercita secondo principii puramente economici. Vi troviamo, infatti, ferrovie costrutte dallo Stato ed esercite dai suoi agenti; ferrovie concesse, costrutte ed esercite dalle Società concessionarie; ferrovie costrutte da Società, sequestrate dallo Stato ed esercite o da esso o da Società affittuarie; e ferrovie costrutte dallo Stato, da esso vendute, ed il cui riscatto è ora annunciato come probabile.**

**Tutte le combinazioni conosciute per ciò che concerne le ferrovie, furono o sono in vigore nell'Austria-Ungheria; ma ve n'ha pure una abbastanza straordinaria — vogliamo dire lo Stato azionista. In parecchie circostanze, lo Stato acquistò tutte od in parte le azioni di una ferrovia, e doveva quindi intervenire nello stesso tempo come azionista e come rappresentante del pubblico potere. Gli altri azionisti avevano così, bisogna convenirne, un singolare collega. Codesto intervento dello Stato esistette anche in Germania, e ve n'ha ancora parecchi esempii in Isvizzera: in luogo di dare sovvenzioni, i Cantoni sottoscrivono delle azioni.**

**Gli avvenimenti politici hanno poi complicata la situazione, già così imbrogliata, delle ferrovie austriache: la perdita del regno lombardo-veneto ha tagliato in due sezioni la rete attribuita alla Compagnia della Südbahn (Sud-Austriache-Lombarde). La costituzione di due grandi divisioni dell'Impero al di quà e al di là della Leitha aumentò altresì il disordine, poichè le vedute del Governo cisleitano non sono punto quelle del Governo trasleitano. A Pest, le idee autonomiste, il *magiarismo*, non potevano omettere le ferrovie, e gli uomini di Stato ungheresi mirarono alla costituzione di una rete nazionale. Questo pensiero si riscontra, non solo negli atti più importanti, ma anche nei menomi particolari. Prima del 1867, tutti i treni erano regolati coll'ora di Vienna; adesso bisogna dividerli in due: all'ovest viaggiano coll'ora di Vienna, all'est con quella di Pest.**

**Non ha guari, il Governo italiano ha riscattato quella parte della rete della Compagnia Sud-Austriaca situata in Italia; ed il Governo ungherese pose per condizione alla sua adesione, che la Compagnia stessa acconsentirebbe in massima ad una vendita eventuale allo Stato ungherese della parte della rete situata in Ungheria. La disgraziata Compagnia della Südbahn è dunque minacciata di una nuova divisione delle linee che le restano.**

**Infatti, il Governo austriaco pare inclini verso la massima delle fusioni: esso riscatta le Società in fallimento, ed incarica del loro esercizio le antiche Compagnie; il Governo ungherese, al contrario, manifesta in ogni occasione il desiderio di giungere ad una rete dello Stato. In tale situazione, dove sono i principii economici? Verità al di qua della Leitha, errore al di là, o viceversa.**

**Sarebbe lungo e difficile descrivere storicamente le trasformazioni della rete austriaca, dalla costituzione della prima Compagnia, nel 1825, per la costruzione e l'esercizio d'una linea di ferro e legno (*Holz-und Eisenbahn*), collegante la Moldava al Danubio da Budweis a Linz, sino ad oggi. In questo periodo di 50 anni, possiamo segnalare due fatti principali: 1° la costituzione, da parte del Governo austriaco, di due grandi Compagnie — la Staatsbahn e la Südbahn; 2° la febbre delle concessioni, che ha dominato il paese dal 1867 al 1873. Favorendo la creazione di due potenti Società, nelle quali i capitali stranieri entravano in larghissima parte, il Governo otteneva la costruzione di linee secondarie, ed il traffico delle grandi arterie (quella dall'ovest all'est data alla prima Società austriaca, e quella dal nord al sud data alla seconda Società) doveva compensare le insufficienze di prodotti, che dovevano avverarsi sulle dette linee secondarie.**

**La febbre delle ferrovie, spiegatasi in tutta l'Europa, ebbe nell'Austria-Ungheria una gravità eccezionale, dovuta ai trasporti dei cereali, che le provincie cisleitane ebbero a**

spedire nel 1868 in tutte le direzioni. Si disse che l'Ungheria doveva divenire il granaio dell'Europa, che l'esportazione basterebbe a rimunerare i capitali impiegati nella costruzione delle vie di comunicazione, e le ferrovie si molplicarono all'infinito.

Ma i fatti non corrisposero a tali speranze. Intraprese senza studii preliminari serii, le ferrovie costarono molto più di quanto s'era creduto; poi si si avvide che le strade ruotabili mancavano sovente per il servizio delle nuove Stazioni; inoltre, all'estero non si richiesero altri cereali. Lo Stato aveva accordato una garanzia di un determinato prodotto; ma il capitale previsto per la costruzione essendosi riconosciuto insufficiente, non si seppe più come procurarsi il capitale complementare. Finalmente, sopra alcune linee le spese di esercizio superarono i prodotti, e si domandarono nuovi sussidii allo Stato.

Arrogi a tutte queste difficoltà le speculazioni sfrenate su tutti i valori mobiliari, e si capirà lo sbilancio che si verificò alla Borsa di Vienna nel maggio del 1873, al momento in cui si apriva l'Esposizione universale. Le ferrovie non furono risparmiate, ed ora che scriviamo queste righe non si potrebbe dire che siasi raggiunto uno stato regolare e pacifico. Una legge recentissima accordò allo Stato considerevoli poteri per riscattare o riprendere le linee concesse a Società malate e senza speranza di guarigione. La sola esperienza potrà dire quanto valga siffatta legge.

Riassumendo, le ferrovie dell'Austria-Ungheria erano, al 1° gennaio 1877, ripartite come segue:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato — | Cisleitania | chil. | 594 | |
| | Trasleitania | » | 1,680 | |
| | | | | 2,274 |
| Ferrovie concesse — | Cisleitania | » | 10,132 | |
| | Trasleitania | » | 4,886 | |
| | | | | 15,018 |
| | | | Totale chil. | 17,292 |

Questi 17,292 chil. erano eserciti:

Dallo Stato . . . . chil. 1,758, cioè il 10.20 p. 0[0.
Dalle Compagnie . . » 15,534, » 89.80 »

Ma bisogna fare una distinzione importante. Se la rete esercìta dallo Stato comprendeva alcuni chilometri appartenenti a Compagnie (78 chil), la rete esercìta dalle Compagnie comprendeva, al di quà della Leitha, 594 chil. di linee appartenenti allo Stato. Il quadro seguente riassume la situazione chilometrica totale delle ferrovie dell'Impero austro-ungarico alla fine di ciascun anno, dal 1840 al 1876:

| Anno | | chil. | Anno | | chil. |
|---|---|---|---|---|---|
| 1840 | chil. | 427 | 1870 | chil. | 9,855 |
| 1850 | » | 2,227 | 1871 | » | 11,864 |
| 1860 | » | 5,232 | 1872 | » | 14,055 |
| 1865 | » | 6,397 | 1873 | » | 15,570 |
| 1866 | » | 6,456 | 1874 | » | 16,065 |
| 1867 | » | 6,610 | 1875 | » | 16,767 |
| 1868 | » | 7,349 | 1876 | » | 17,292 |
| 1869 | » | 8,213 | | | |

Nel periodo febbrile di cui abbiamo parlato, gli aumenti annuali superarono i 2000 chil.: essi oscillano ora tra 500 e 600 chil., e andranno ancora diminuendo. —

Nella Svizzera, tutte le ferrovie sono concesse. La questione della costruzione e dell'esercizio da parte dello Stato non s'è mai discussa, almeno dal punto di vista economico; non così dal punto di vista politico. Nella lotta da lungo tempo impegnata tra le idee che difendono le Autorità dei Cantoni e le idee che spingono alla costituzione di una repubblica unitaria, l'assorbimento di tutte le ferrovie per uno Stato centralizzatore fu da lungo tempo indicato come una parte del programma da compiersi. Ma i 22 Cantoni faranno essi il sacrificio della loro libertà politica? Ne dubitiamo molto. Una sola cosa potrebbe affrettare la soluzione accennata, cioè il fallimento generale di tutte le Società ferroviarie svizzere e la necessità di provvedere al loro esercizio. Speriamo che tale catastrofe finanziaria non avvenga; ma anché a quel momento i Cantoni rivendicherebbero le ferrovie che li traversano, e non le cederebbero mai al potere federale.

Esaminiamo ora la situazione delle ferrovie svizzere. Essa è molto triste, dal punto di vista della rimunerazione del capitale impiegato nella loro costruzione. Il numero delle linee concesse supera di molto quello ch'era necessario al traffico generale attuale del paese. Questa esagerazione è dovuta a due cause. In primo luogo, ciascun Cantone (come Stato sovrano) ha voluto le sue linee; si giunse ad avere due ed anche tre ferrovie tra Losanna e Soletta, quando due fanno fatica a vivere. In secondo luogo, una gran parte del capitale Azioni ed Obbligazioni delle prime Società ferroviarie è stato fornito dalle piazze estere: Parigi, Londra, Francoforte. Il pensiero di rovinare i soscrittori stranieri non preoccupò sempre abbastanza le Autorità locali; e si sarebbero moltiplicate assai meno le concessioni, se il paese avesse dovuto sopportare le perdite prodotte da questa stessa moltiplicità.

Infatti, la rete generale delle ferrovie svizzere ascendeva, al 1° luglio 1877, a 3,128 chilometri, cioè:

| | | |
|---|---|---|
| Linee in esercizio | chil. | 2,317 |
| Linee in costruzione | » | 281 |
| Linee concesse | » | 530 |
| | Totale chil. | 3,128 |

Supponendo che tutte le linee concesse si eseguiscano, il che è assai dubbio, l'importanza chilometrica della rete svizzera non supererà l'importanza della rete d'una sola delle sei grandi Compagnie francesi; e diremo per la Svizzera ciò che abbiamo detto per il Belgio: è impossibile trovare in questi due paesi delle regole applicabili ad una rete di 24 o 25,000 chil.

Prima del 1870, la rete delle ferrovie svizzere era pressochè esclusivamente rappresentata da quattro gruppi: 1° il Centrale-Svizzero, che possedeva le linee da Basilea verso la Svizzera centrale: Bienna, Berna, Thun, Lucerna e Brugg; 2° il Nord-Est-Svizzero, che possedeva le linee irradianti intorno a Zurigo, 3° l'Unione-Svizzera, formata dalle linee tracciate nell'est ed al servizio delle sponde del lago di Costanza, San Gallo, Glaris e Coira; 4° finalmente l'Ovest-Svizzero, che aveva riunito le linee tracciate lungo i laghi di Ginevra e di Neuchâtel, le linee di Friburgo e del Vallese.

Le due prime Società, dopo difficili primordii, erano giunte a grande prosperità; le altre due invece vivevano a grande stento: gli azionisti non ricevevano alcun dividendo, e la situazione degli obbligazionisti era mal sicura. La ripresa degli affari, dopo gli avvenimenti del 1870-1871, fu assai proficua alle ferrovie svizzere; ma, in luogo di approfittarne, sia per consolidare il loro credito, sia per costruire dei nuovi tronchi affluenti delle antiche arterie, esse si lanciarono in nuove imprese, come se assolutamente fosse stato tutto da fare in Isvizzera per conto di ferrovie.

A parte la rete del Giura-Bernese, progettata in regioni ancora sprovvedute di ferrovie, non si trovano che imprese o male studiate, o concepite soltanto allo scopo di far concorrenza alle linee attuali. Tra le prime, citeremo l'impresa del Gottardo, che passa per le più crudeli peripezie: aumento probabile di 100 milioni sulla cifra delle spese previste; rifiuto dei Governi tedesco, italiano e svizzero di aumentare la cifra delle loro sovvenzioni; aggiornamento di una parte delle linee progettate; liti coll'imprenditore della grande galleria (*).

Tra le imprese create non si saprebbe davvero perchè, citeremo la National-Bahn, che si propone di fare una ferrovia dal lago di Ginevra a quello di Costanza. Nulla di più razionale di una linea di tale importanza, se fosse da fare; ma essa esiste già da oltre 20 anni: ve ne sono anzi due, e senza dubbio non si faceva punto sentire la necessità di una terza.

Le antiche Società non resistettero a siffatta vertigine: esse demandarono linee sopra linee, ed inghiottirono milioni sopra milioni. Oggidì la situazione delle Compagnie svizzere è delle più tristi. Le Azioni del Centrale-Svizzero sono cadute da 800 a 200 fr., quelle del Nord-Est sono quotate a 80 fr. Queste due Società hanno potuto realizzare sulla piazza di Parigi dei prestiti di 25 e 20 milioni; l'Ovest-Svizzero trovò a prestito 15 o 16 milioni sulla piazza di Ginevra. Non conosciamo le condizioni alle quali si poterono ottenere tali risorse, ma crediamo che saranno state ben dure.

La situazione della Compagnia del Nord-Est è così grave, che alle fine del 1877 il Consiglio federale propose alle Camere svizzere di accordare, per la costruzione di 8 linee, dei termini dilatorii, che spireranno solo nel 1885. La Società Berna-Lucerna venne dichiarata in fallimento: gli azionisti hanno perduto tutto, e gli obbligazionisti ebbero il 70 0[0] sull'ammontare del loro credito. Anche per la Società del Gottardo la parola *fallimento* è sovente pronunciata, e pare difficile lo scongiurare questa fine disastrosa.

Riassumendo, non vi sono nella Svizzera ferrovie dello Stato. Le Società hanno traversato una crisi spaventevole, da cui sono appena uscite; le rovine vi si sono accumulate, e nessuno potrebbe invidiare pel proprio paese un simile stato di cose.

Rispetto all'Italia, dopo aver accennato alle vicende subìte dalla nostra rete, dalla vendita delle ferrovie del Piemonte alla grande Società del Sud dell'Austria, al recente riscatto delle linee dell'Alta Italia ed alle attuali imbarazzate condizioni di queste e delle altre ferrovie italiane (condizioni che noi troppo bene conosciamo), l'autore cita alcuni dati statistici tolti dall'ultima Relazione pubblicata dalla Direzione generale delle ferrovie, per conchiudere (non sappiamo quanto giustamente) « che anche in Italia, come in molti paesi di Europa, la costruzione delle ferrovie ha superato i bisogni del paese ».

Indi prosegue:

Dai fatti esposti si possono trarre importanti conclusioni: 1° Nessuno Stato sovrano d'Europa ha riunito tutte le sue ferrovie in una sola ed unica Amministrazione governativa. 2° L'Inghilterra, i Paesi Bassi, la Svizzera e la Spagna affidarono la costruzione e l'esercizio, o l'esercizio solo, a Compagnie private, ed il regime generale dell'esercizio è precisamente lo stesso che in Francia. 3° Quattro nazioni dell'Europa, il Belgio, l'Impero germanico, l'Austria-Ungheria e l'Italia, hanno contemporaneamente ferrovie esercìte dallo Stato e ferrovie esercìte da Società industriali. Storicamente, la questione non è dunque per nulla risolta nel senso dell'assorbimento regolare e progressivo di tutte le ferrovie da parte dello Stato.

Se ora esaminiamo, in modo generale, come le cose procedettero nei quattro paesi che possedono i due regimi di esercizio, ritroveremo le stesse cause cogli stessi risultati. La creazione delle ferrovie passò per tre periodi: il periodo della prima concezione, d'incertezza e d'esitanza; il periodo di sviluppo, forse di agglomerazione; il periodo di compimento, forse nel tempo stesso di scoraggiamento.

Da principio, la questione della scelta da fare tra lo Stato e le Compagnie vien posta innanzi ai rappresentanti del paese: l'industria privata esita; lo Stato solo vi si accinge e comincia la costruzione di linee, che, tracciate per le prime, servono ai punti più ricchi del paese e danno risultati insperati. Le Compagnie poi si costituiscono, e tutti gli Stati adottano il sistema delle concessioni. Nel Belgio, nella Germania, in Austria, in Italia, si rinuncia all'ingerenza dello Stato; spesso anzi i Governi vendono le linee da loro costrutte, e le danno in sovvenzione alle Società che si offrono di costruire delle linee nuove: le arterie principali delle reti designate in Francia col nome di Ferrovie austriache e di Sud-Austriache-Lombarde, sono linee vendute dai Governi austriaco e piemontese. Questo secondo periodo si compie oggidì in tutta l'Europa: le popolazioni reclamano sempre nuove linee, solo è difficile trovare Compagnie solvibili che consentano ad incaricarsene.

La Francia, adottando il sistema delle grandi reti e delle potenti associazioni, ha realizzato una combinazione insperata: le linee ricche divergono una parte dei loro prodotti sulle linee povere, ed aiutano così la creazione di queste ultime. La Francia ha potuto ritardare di parecchi anni il momento in cui comincia il terzo periodo.

Costruire delle ferrovie che non renderanno nulla, i cui prodotti, insufficienti a rimunerare il capitale impiegato nella loro costruzione, e che forse non raggiungeranno nemmeno le spese d'esercizio, è un'opera che l'industria privata seria non può intraprendere, e che esige imperiosamente l'intervento dello Stato. Una ferrovia accresce quasi sempre, in una certa misura, la ricchezza dei paesi traversati; lo Stato può trovare, nell'aumento delle imposte dirette o indirette, un compenso ai sacrificii richiesti dalla costruzione delle dette linee; ma questo compenso non potrebb'essere offerto agli azionisti ed obbligazionisti.

L'intervento dello Stato nella costruzione delle linee reclamate 30 o 40 anni fa, e nella costruzione di quelle che si

(*) Qui l'esimio scrittore è caduto in alcune inesattezze, che non possiamo lasciare inavvertite. Anzitutto l'impresa del Gottardo non è una impresa esclusivamente svizzera: essa è una impresa internazionale, che interessa la Germania e l'Italia, oltre la Svizzera; e non sussiste poi che i Governi di questi tre Stati abbiano rifiutato di aumentare le loro sovvenzioni. Essi hanno accettato in massima le conclusioni dell'ultima Conferenza di Lucerna, salve alcune condizioni particolari.

Del resto, è pur troppo vero che codesta impresa ha traversato e traversa tuttora crudeli peripezie; ma giova sperare che le difficoltà finanziarie possano essere superate, come furono finora superate le tecniche, per non vedere abbandonata una impresa di grande interesse internazionale e per la quale furono già spesi non pochi milioni. (La Red.).

compiono o si domandano adesso, si spiega dunque naturalmente con motivi puramente finanziarii, al di fuori di ogni considerazione economica riferibile ad un sistema qualunque di esercizio, sistema edificato con grande rinforzo di argomenti *a posteriori*.

Nei ragguagli relativi ad ogni nazione europea, noi abbiamo pure constatato due ordini di fatti, che esercitarono una vera influenza sull'attuale costituzione delle varie reti — la riuscita delle fusioni od associazioni, e gli avvenimenti politici.

Le grandi arterie hanno assorbito le linee secondarie loro vicine, ed in tutta Europa si formarono delle associazioni, meno bene ordinate che in Francia, ma che tendono sempre più ad avvicinarsi a queste ultime. Le Amministrazioni dello Stato hanno obbedito a codesta necessità, non meno che le Società private: esse hanno assorbito le linee vicine, non già colla mira di abbassare le tariffe, ma quasi sempre guidate da motivi del tutto contrarii — sopprimere una concorrenza più o' meno pericolosa. Persino in questo momento, lo Stato prussiano pensa al riscatto della ferrovia da Berlino a Stettino, soltanto perchè questa linea, che offre risultati soddisfacenti, nuoce all'esercizio delle linee dell'Est prussiano.

In secondo luogo, la politica sostenne una parte considerevole. Il Belgio temette la venuta di Compagnie francesi o tedesche, ed incorporò alla rete dello Stato linee che pagò a caro prezzo. La Sassonia e la Baviera non hanno voluto vedere le loro linee esercìte da funzionarii prussiani; la creazione delle reti sassoni e bavaresi corrisponde meglio ad idee di particolarismo e di autonomia, che a questioni di tariffe ferroviarie.

Insomma, ciascuno Stato possede reti più o meno grandi, costruite senza programma preventivo, spesso in seguito ad accidenti molto imprevisti. Questi gruppi, sieno essi diretti dallo Stato o da Società private, sono esercìti in condizioni che differiscono ben poco da quelle esistenti in Francia. Le loro relazioni reciproche sono buone, quando hanno interessi comuni; mediocri ed anche cattive, quando hanno interessi opposti. Le Amministrazioni dello Stato si fanno tra loro una concorrenza assai viva, ed i processi verbali delle conferenze tenute così di frequente in Germania attestano disaccordi profondi e persistenti. Ma in nessuna parte, come abbiamo già detto e non potremo abbastanza ripetere, esiste un'Amministrazione dello Stato esercente una rete di 24 a 25,000 chilometri.

*(Continua)*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 23 aprile.

Ammutolite le aule di Montecitorio per l'avvenuta diserzione degli onorevoli deputati, che stimarono conveniente di restituirsi alle pareti domestiche per riposare sino al 1° maggio sugli sfrondati allori dello scarso lavoro legislativo compiuto, il Gabinetto Cairoli studia e ristudia, prova e riprova, per trovare una soluzione *provvisoria* del problema dell'esercizio ferroviario dell'Alta Italia, ed un principio di scioglimento di quello relativo alle costruzioni.

Dio voglia che alla bontà indubbia delle intenzioni corrisponda la bontà del successo, e che alla pasqua di risurrezione di Cristo tenga dietro la pasqua di risurrezione dell'antico senno italiano e dell'antica concordia parlamentare, fattori indispensabili per definire saggiamente la ponderosa e lunga questione economica di sì notevole interesse per il Paese. Intanto, appaia chi vuole meglio informato di me, senza esserlo in realtà, spacciando notizie in tuono officioso, che i fatti forse non confermeranno — io sostengo che tutto ancora « manet alta mente repostum », colla sfera del quadrante però marcatamente diretta verso l'*esercizio governativo*. —

La sezione Oristano-Paulilatino, della quale vi promisi nella precedente mia lettera i principali ragguagli tecnici, misura 27,500 metri complessivamente, ripartiti in 20,351.31 di rettilineo e 7,148.69 di curva, col raggio minimo di m. 400.

Dalla Stazione di Oristano, situata a m. 61.36 sul livello del mare, la linea corre con moderate pendenze per m. 12,660, dove incomincia una salita del 23 per mille, lunga m. 840; a questa ne succedono: una del 25 per mille di m. 4520, una del 23 di m. 1671, ed una del 20 di m. 860. Si giunge, nel punto culminante, alla progressiva 26,760, alta m. 305 sul livello del mare.

Vi saranno 47 manufatti di luce da 1 a 4 m., e 84 di luce a travata in ferro, alla progressiva 9460; ed uno con luce libera di m. 80, parimenti a travata in ferro ripartita in quattro campate, sul fiume Tirso, alla progressiva 7400.

Oltre alle due Stazioni estreme sopraindicate, si avranno quelle di Solarussa alla progressiva 9600, e di Bouladu alla progressiva 18500; oltre alla fermata di Simaxis, alla progressiva 6000. Le opere di terra più importanti saranno: un argine, dell'altezza media di m. 2,60, nella vallata del Tirso, fra la progressiva 7420 e 9400; una trincea fra la progressiva 9800 e 10,080, colla profondità massima di m. 7,58; ed una trincea nel basalto fra la progressiva 17,500 e 17,850, che avrà la profondità di m. 11,58 nel punto più depresso.

A questo nuovo ragguardevole tronco, che costituisce la prima sezione della linea da Oristano all'attuale Stazione di Ozieri, si porrà tosto mano per lavorarvi coll'alacrità medesima, che per cura dell'egregio ing. Piercy direttore in capo dei lavori, si è spiegata sino da principio e perdura nella costruzione della sezione estrema della linea, cioè da Giave alla Stazione anzidetta. Così il solerte Consiglio d'amministrazione della Compagnia Reale delle ferrovie Sarde risponde, coll'evidenza dei fatti che sono maschi, alla vanità delle parole che sono femmine: intendo le parole di eterni oppositori, i quali si mostrano davvero ingiusti nei loro attacchi, e poco compresi del vero interesse sociale. —

Causa le consuetudinarie vacanze della Pasqua, sabato non vi fu seduta generale del Consiglio superiore dei lavori pubblici; ed all'infuori di moltissimi affari d'ordinaria amministrazione, nessun progetto di qualche rilievo venne esaminato ultimamente dalle sezioni del Consiglio medesimo. Vi accennerò nullameno ai pochi e piccoli disegni tecnici approvati: opere di consolidamento della trincea compresa tra le progressive chilometriche 43,572 e 44,14 del tronco Canicatti-Favarotta; lavori di difesa e consolidamento in due tratti, fra la progressiva 98,320 e 98,465, 99,332 e 99,720, nel tronco Trevigno-Potenza; infine parecchi tronchi di strade provinciali di 1ª e 2ª serie nelle provincie di Aquila, di Catania, di Cosenza e di Salerno. —

*Fervet opus* per la preparazione degli oggetti che dovranno figurare all'Esposizione universale di Parigi come eseguiti per cura del nostro Ministero dei lavori pubblici: sono 11 monografie, le quali compendieranno i progressi compiuti dal 1860 in poi in ogni ramo di servizio di sua dipendenza. Il concetto di questa rappresentanza, la quale, sembra, si mostrerà degna veramente d'Italia, come altresì la direzione di essa, sono merito particolare dell'attuale Ministro on. Baccarini, il quale sa ancora trovare il tempo per occuparsi di ciò e darvi l'ultima mano.

Dal canto suo, la Commissione Reale per gli studii del Po allestisce la spedizione, per la destinazione medesima, di uno splendido *Album*, corredato di elaborata illustrazione intorno ai propri lavori; ed in pari tempo sta compiendo a Pavia ed a Ponte Lagoscuro interessantissime esperienze, per determinare la portata del Po in diversi stadii d'altezza, col mezzo dei nuovi e più perfezionati reometri. Il Genio militare vi si presta largamente, fornendo assai di buon grado il materiale ed il personale occorrente. —

Il 25 corr. si riunirà, presso il Ministero, la Commissione permanente per le opere dei porti, spiaggie e fari, istituita col Decreto Reale del 12 marzo 1868, e composta di due ispettori del Genio civile, di due ufficiali superiori della Marina, uno del Genio navale ed uno del Genio militare. Ritornerò nella prossima mia lettera sopra quest'ultimo soggetto, come pure su quelli della Commissione del Po e dell'Esposizione di Parigi, per fornirvi più ampii ragguagli. B.

# Informazioni Particolari del *Monitore*

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, come già annunciammo, si è offerta di provvedere, per conto del Governo o di quell'Amministrazione che subentrerà nell'esercizio delle Ferrovie medesime dopo il 1.o luglio p. v., le forniture e materie d'approvvigionamento indispensabili pei primi mesi del nuovo esercizio, nonchè di rinnovare i contratti pei servizii continuativi scadenti il 30 giugno.

Ora sappiamo che il Ministero ha trovato utile e commendevole tale proposta, ed ha quindi autorizzato la suddetta Amministrazione a fare gli acquisti occorrenti entro determinati limiti, ed a rinnovare i contratti per un anno, salva la definitiva sua approvazione e regolazione dei conti relativi.

---

Il 19 corr. ebbe luogo, per parte dei rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici, in contraddittorio col concessionario, la visita di ricognizione dei lavori eseguiti sul tronco Settimo-Rivarolo (Ferrovia Centrale Canavese) per l'apertura del medesimo all'esercizio provvisorio con macchine a vapore.

Il risultato della visita è stato soddisfacente; i delegati governativi hanno quindi proposto al Ministero di autorizzare la immediata apertura, salva l'esecuzione di qualche opera riconosciuta ancora indispensabile.

Tale esercizio provvisorio verrà eseguito con due piccole locomotive-tender del concessionario, e con alcune vetture viaggiatori e carri merci, presi a nolo dalle Ferrovie dell'Alta Italia. Secondo l'orario già approvato, vi saranno tre corse in ambo i sensi, coincidenti coi treni dell'Alta Italia.

Attendendosi di momento in momento l'autorizzazione ministeriale, riteniamo che nella corrente settimana il detto tronco verrà aperto al pubblico servizio, il quale è vivamente desiderato dalla popolazione dell'alto Canavese, a cui l'attuale incompleto servizio a cavalli non soddisfa punto pei generali bisogni.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Venete.** — Leggesi nel *Diritto*, del 18:

Una deputazione delle Provincie di Venezia e di Rovigo, della quale facevano parte l'onorevole senatore Fornoni e l'on. ex-deputato Collotta, ebbe in questi giorni varie conferenze coll'on. Ministro dei lavori pubblici per ottenere la stipulazione di un atto preliminare per la concessione della costruzione di due tronchi ferroviarii, con legge separata dal complesso delle proposte ferroviarie che il Governo sta preparando. L'uno dei tronchi ferroviarii sarebbe quello di Adria-Chioggia, della lunghezza di 31 chilometri; l'altro quello di Mestre-San Donà-Portogruaro, della lunghezza di chilometri 57. Quest'ultimo tronco ha speciale importanza, inquantochè sarebbe l'iniziamento di una scorciatoia in direzione della Pontebba, e di un'altra in direzione di Trieste, al doppio scopo di abbreviare la distanza fra il porto di Venezia ed il valico pontebbano di circa 40 chilometri, e di rendere in tal modo utile la linea, che in parte è ancora in costruzione, fra Udine e Pontebba, senza di che il vantaggio di questa linea si riverserebbe esclusivamente sopra Trieste.

La linea di Portogruaro, continuata sino a Monfalcone per Trieste, ridurrebbe nientemeno che del terzo il percorso dell'attuale distanza fra Venezia e Trieste, con vantaggio reciproco dei due porti, senza contare che attraverserebbe i territorii più ubertosi delle provincie di Venezia, Treviso, Udine.

Per quanto ci consta, i Corpi morali interessati, tenendo nel dovuto conto le raccomandazioni fatte altra volta dall'on. Zanardelli, allora ministro dei lavori pubblici, ed il detto: « aiùtati che t'aiuterò », raccolsero di già la bella somma di lire 6,725,000, per destinarla a fondo perduto nella costruzione dei detti tronchi ferroviarii; ed una Società inglese si assumerebbe la costruzione a condizioni grandemente vantaggiose per le Provincie interessate e per lo Stato.

— Quanto alla linea Adria-Loreo-Chioggia, scrivono all'*Opinione* da Rovigo, 11:

Fino da quando fu concessa e posta in costruzione la linea Legnago-Rovigo-Adria, si mirava al compimento naturale, vale a dire a congiungere Adria con Chioggia, separate da soli 32 chilometri di distanza.

L'opportunità strategica di questa linea fu dimostrata a sufficienza in una recente relazione del generale Mattei, la cui autorità è incontestabile. Infatti, col compimento di questa linea, proseguendo cioè la Legnago-Rovigo-Adria fino a Chioggia, si pone in comunicazione più breve e più sicura Genova con Chioggia, e mediante la Parma-Spezia, che non si tarderà a costruire, il massimo Arsenale italiano sarà posto in relazione diretta coll'Adriatico.

La popolazione laboriosa di Chioggia avrà uno sfogo più facile per esitare i suoi prodotti, e avrà modo di trarre maggior profitto dalla propria attività. Questo centro, importante per la numerosa popolazione e per i suoi commerci attivissimi, è dei pochi lasciati isolati affatto dalle linee ferroviarie, mentre tutto concorrerebbe a far di Chioggia il porto naturale della Valle del Po.

In confronto delle somme votate dai Consigli provinciali di Rovigo e di Venezia, ciò che si domanda al Governo è ben poca cosa.

Anche l'on. Baccarini, in occasione dello svolgimento delle interrogazioni sulle ferrovie, mentre l'on. Zanardelli era ancora Ministro dei lavori pubblici, lodò grandemente la Provincia nostra per i sacrifizii fatti a favore della ferrovia Legnago-Rovigo-Adria; ma questi sacrifizii avrebbero uno scarso compenso, se la linea rimanesse interrotta in Adria.

— La *Gazzetta di Venezia*, del 21, aggiunge:

La Commissione del nostro Consiglio provinciale e di quello di Rovigo ottenne dal Ministro dei lavori pubblici esplicita e solenne promessa, che le due ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro ed Adria-Chioggia andranno comprese nel progetto di legge che presenterà alla Camera dei deputati nei prossimi giorni di maggio. Non avendo, per ra-

gioni di opportunità e di convenienze parlamentari, creduto di proporre per le nostre due linee separati provvedimenti, è però intendimento del Ministero di assegnare loro, con poche altre, sede distinta, poichè i mezzi occorrenti alla loro esecuzione furono già deliberati e sono già in pronto. Sulla misura del sussidio governativo crediamo che le differenze sieno ridotte a minimi termini, e che si possa ritenere ormai concordato.

**Ferrovia Ivrea-Aosta** — L'*Echo du Val d'Aoste* pubblica una lettera dell'on. Compans, al quale il Ministro ed il Segretario generale dei lavori pubblici hanno assicurato che il progetto definitivo della ferrovia Aosta-Ivrea verrà presentato entro la prima quindicina di maggio. Lo scrivente aggiunge che il Re e la maggioranza della Camera accolgono con molto favore il detto progetto.

**Ferrovia Novara-Varallo.** — Mercoledì scorso, scrive il *Monte Rosa*, si è riunito a Novara, nel palazzo municipale, il Comitato per questa ferrovia.

A quella riunione intervennero, oltre ai membri del Comitato novarese, anche il comm. Giulio Axerio, il deputato del Collegio di Varallo, comm. Costantino Perazzi, e i rappresentanti del Municipio di Varallo, cav. Duprà e Regaldi, membri del primo Comitato per la detta ferrovia.

Presiedette l'adunanza il nuovo sindaco di Novara, cav. avv. Carlo Negroni, il quale, dopo avere riassunto la storia delle pratiche per quella ferrovia, cedette la parola al commendatore Axerio, che diede cognizione agli adunati dello stato della pratica, comunicando una lettera già indirizzatagli dall'in allora presidente del Consiglio Depretis.

Dopo viva discussione sul da farsi nelle presenti circostanze per tutelare gli interessi della suddetta linea di strada ferrata, e procurare che al più presto possibile il progetto, da tanto tempo studiato, possa finalmente venire tradotto in atto, tenendo conto dei diritti di quelle popolazioni e dei mezzi di cui esse possono disporre, si concluse doversi senza indugio rassegnare al Ministro dei lavori pubblici la nota del già ministro Depretis, chiedendo insieme che, e per le considerazioni in essa accennate, e per le ragioni svolte nella domanda di concessione della linea, presentata, mesi sono, dai Municipii di Novara e Varallo, debba la detta ferrovia comprendersi fra quelle inscritte nel terzo gruppo, di cui nel progetto per le nuove costruzioni già presentato al Parlamento.

La petizione, così deliberata, fu tosto compilata, e nella giornata stessa venne inviata al Ministero.

**Ferrovia di Rapallo** — Il *Corriere Mercantile* dice che il 15 corr. si è radunato in Rapallo il Consorzio per la ferrovia della valle di Fontanabuona-Rapallo. Erano presenti i delegati dei Comuni consorziati. Fu nominata una Commissione, sotto la presidenza dell'on. deputato Molfino, allo scopo di accogliere e trattare sulle proposte di una Società per la costruzione di questa linea.

**Ferrovia Rimini-Ravenna-Ferrara**: — Sappiamo, dice il *Ravennate*, che per giovedì prossimo la nostra Deputazione provinciale ha convocato in congresso i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della linea Rimini-Ravenna-Ferrara, onde deliberare sui provvedimenti che sono a prendersi in proposito.

**Ferrovie in Sicilia.** — Scrivono all'*Opinione* da Palermo, 13:

È apparso il terzo numero del giornale *Vallelunga od Imere?*, e in primo luogo si è affrettato a rettificare sinceramente un errore incorso nel telegramma particolare, da esso pubblicato nel numero precedente, nel quale si era annunziato che gli operaj esecutori dei pozzi nella linea Vallelunga-Montecastellaccio avevano sospeso il lavoro, essendosi rinvenuta acqua a 45 metri di profondità: errore imputabile agli Uffici telegrafici, che alla parola *agro* o gaz nocivo sostituirono la parola *acqua*.

Smaltito questo equivoco, il nuovo giornale ritorna alla carica con una serie di argomentazioni e di riflessioni, la cui serietà ed importanza niuno potrebbe disconoscere.

Rivolgendosi ai suoi avversarii della stampa, il nuovo giornale protesta che vuole la linea diretta, perchè la volle prima degli altri, ai quali fu additata appunto dall'ingegnere Mottura, quando taluni giornali propugnavano invece la linea delle Caldare e quella delle Marine; ma sostiene sempre, con interessantissime osservazioni tecniche, che preferisce la linea delle due Imere, perchè con essa *riusciremo a finir più presto;* e si duole che essi accettino le opinioni dell'ingegnere Cavallari senza discuterle, quasichè il solo Cavallari fosse l'arbitro indiscutibile delle sorti e dell'avvenire del nostro paese.

Del resto, il nuovo giornale altro non desidera se non che una Commissione decida (e ciò potrebbe esser fatto in brevissimo tempo) sulla facilità della costruzione delle due linee, Vallelunga e Due Imere, e nello stesso tempo della spesa per l'una o l'altra bisognevole.

Queste osservazioni hanno fatto non lieve impressione a tutte quelle persone saggie, che non sogliono pascersi di illusioni, o lasciarsi trasportare da facili entusiasmi; nè minore impressione faranno, ne sono sicuro, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale naturalmente non potrà non preoccuparsene. È solo da sperare che quello che s'ha da fare si faccia presto, perchè la ferrovia diretta da Palermo a Catania, sia per la linea di Vallelunga, sia per quella delle Due Imere, è un bisogno supremo ed urgentissimo di questa città, che di giorno in giorno vede sensibilmente deperire l'attività del suo commercio.

— La Deputazione provinciale di Caltanissetta, nella seduta del 13 aprile, ha deliberato di raccomandare al Governo la linea Palermo-Vallelunga-Caltanissetta, come l'unica e più breve tracciata; la quale, presentando le maggiori convenienze dal lato tecnico, economico e commerciale, risponderebbe ai criterii della legge, e farebbe gli interessi generali dell'isola. La Deputazione prega il Governo di volere:

*a*) affrettare la consegna dei due tronchi già appaltati della linea Vallelunga;

*b*) sollecitare lo studio delle varianti per gli altri due tronchi, ordinato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici;

*c*) e lasciare la città di Caltanissetta sulla linea principale, come richiede la sua topografica posizione e come impone la legge.

**Tramways di Milano.** — Il Consiglio comunale di Milano, nella seduta del 20 corr., approvò la concessione rispettivamente alla Società Anonima degli omnibus ed alla Società del *tramway* Milano-Vaprio, di collocare sulla strada di Circonvallazione le guide occorrenti all'esercizio della ferrovia a cavalli, la prima dalla Porta Venezia alla Porta Tenaglia, la seconda pure dalla Porta Venezia fino all'ingresso nello Stabilimento sociale in prossimità al Lazzaretto.

**Tramways di Genova.** — Leggiamo nel suddetto *Corriere Mercantile*:

Sul collocamento di un secondo binario di *tramway* nella strada provinciale di Ponente furono date notizie poco esatte. Ecco quanto vi sarebbe di vero su questo argomento:

La Società generale dei *tramway* ha realmente presentato all'Autorità provinciale la sua domanda per ottenere il permesso di collocare questo doppio binario destinato a rendere più facili le comunicazioni e più regolare il servizio dei suoi carrozzoni, ma fino a questo momento la Deputazione provinciale non ha ancora dato un provvedimento definitivo, occupata com'è a studiare ed esaminare le domande e le opposizioni che vi possono essere state fatte.

Intanto però, e siccome la *Società*, forse nella certezza morale di veder accolta la propria preghiera, avea messo mano alacremente al collocamento del secondo binario, senza averne riportato il preventivo consenso, così la Deputazione, a tutela dei propri diritti e della legge vigente, ha inibito alla Società di proseguire nel detto lavoro.

Noi confidiamo che, malgrado questo incidente, la Deputazione provinciale vedrà modo di conciliare la domanda della Società dei *tramway* con le esigenze di viabilità di quel tronco stradale; perocchè è di grande interesse pel pubblico di avere un mezzo di facile e pronta comunicazione con Sestri, e senza il collocamento del doppio bina-

rio, questo servizio sopporterà sempre dei ritardi e degli incagli, che ridondano a noie pel passeggiere, e che aumentano, invece di diminuire, gli ostacoli alla libera circolazione degli altri veicoli.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz. Ticin.* del 17 scrive che il Governo del Cantone di Berna ha risolto di proporre al Gran Consiglio, a proposito della quistione della sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo, di procrastinare la trattazione di questo importante oggetto al prossimo periodo d'amministrazione.

— Il Landrath d'Uri ha deciso, a grande maggioranza, di raccomandare alla Landsgemeinde, che si terrà nel prossimo maggio, di rifiutare la nuova sovvenzione di fr. 100,000 per il Gottardo.

— A quanto annuncia la *Gazzetta di San Gallo*, il Consiglio di Vaud avrebbe sottoposto al Governo di San Gallo la domanda, se non sia disposto a partecipare ad una conferenza dei Cantoni di Vaud, Vallese, Ginevra, Grigioni e San Gallo, per discutere la quistione ferroviaria del Gottardo. Il Governo di San Gallo ha risposto adesivamente, ed ha delegato il direttore del suo dipartimento delle pubbliche costruzioni.

— La *Gazzetta Ticinese* ha da Lugano, 22:

Sabbato scorso si tenne una conferenza fra parecchi cittadini, sotto la presidenza del sig. avv. C. Battaglini, sindaco di Lugano, per ventilare la grave questione dell'abbandono della linea del Monteceneri, e parare alle conseguenze di esso pei vitali interessi ciscenerini. Erano presenti, in notevole numero, ragguardevoli cittadini, e l'adunanza, dopo una matura discussione, unanime si è pronunciata per le seguenti deliberazioni:

1. Di insistere perchè il Gran Consiglio non conceda il sussidio supplementare, e rifiuti il pagamento delle rate dei sussidii già votati.

2. Di richiedere il concorso dei Municipii di Chiasso e Mendrisio, ed in genere dei Municipii ciscenerini per una petizione in questo senso.

3. Di procacciare un'azione comune colle città di Como e di Milano per impedire la ratifica del protocollo di Lucerna.

4. Di officiare i consiglieri luganesi onde tentino un accordo coi deputati sottocenerini.

— Nella seduta del 20 corrente del Consiglio comunale di Milano, essendo data comunicazione di una nota 5 corrente della R. Prefettura riguardante il concorso del Comune nella spesa per la ferrovia attraverso il Gottardo, il cons. Milesi osservò che il Consiglio, deliberando di concorrere nelle spese per la ferrovia del Gottardo, mise delle condizioni; egli accennò alla riluttanza della Svizzera di adempiere alle sue promesse; e raccomandò di andar cautissimi, perchè non vorrebbe che Milano finisse per *pagare la corda dell'appiccato.*

Il cons. Mosca, trovando ragionevoli le apprensioni del cons. Milesi, propose un ordine del giorno, con cui il Consiglio riconferma le antiche deliberazioni da esso approvate.

Il sindaco Bellinzaghi appoggiò l'ordine del giorno Mosca, che venne approvato dal Consiglio.

— Il Consiglio comunale di Genova, nella seduta privata del 16 corr. sera, ha autorizzato la Giunta municipale a sostenere la lite col Governo riguardante il pagamento della somma di sei milioni, colla quale il detto Comune dovrebbe concorrere al traforo del Gottardo.

— Secondo la *Gazzetta d'Uri*, l'11 corr., il sig. ingegnere Stapf, capo della Sezione geologica-alpestre della ferrovia del Gottardo, fu vittima di un gravissimo accidente nel tunnel: ebbe le due gambe tagliate da un vagone.

Le *Notizie basileesi* però hanno una corrispondenza, secondo la quale l'illustre geologo avrebbe avuto soltanto una gamba spezzata, ma avrebbe riportato altre ferite. Secondo la stessa poi, si impiegò una mezz'ora per poter liberare l'infelice di sotto al vagone, e solo dopo cinque ore il ferito potè essere esportato dal tunnel.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 30.30; dal lato di Airolo m. 22.40; in totale m. 52.70, cioè m. 7.50 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — L'esercizio delle linee ticinesi nel passato mese di marzo diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilometri): Persone trasportate 15,200 (in marzo 1877: 15,760), introito franchi 18,100 (fr. 15,489.15). Merce trasportata tonnellate 1780 (ton. 1,695), introito fr. 7,800 (fr. 6,994.30). Introito complessivo fr. 25,900 (fr. 22,483.45), ossia fr. 631.71 (fr. 548.38) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilometri): Persone trasportate 14,300 (1877: 19,551), introito fr. 11,400 (fr. 13,286.20). Merce trasportata tonn. 1010 (tonn. 1084), introito fr. 2,600 (fr. 2,891.75). Introito complessivo fr. 14,000 (fr. 16,177.95); ossia fr. 538.46 (fr. 622.23) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere** — Dietro eccitamento del Tribunale federale, il Consiglio federale ha convocato per il 24 corrente una Conferenza dei Cantoni interessati alla ferrovia Nazionale, onde organizzare provvisoriamente la continuazione dell'esercizio di detta linea, ed ha affidato la direzione delle relative discussioni al Direttore del dipartimento delle ferrovie e del commercio. Alla Conferenza parteciperà pure il Tribunale federale mediante una delegazione.

**Ferrovie francesi.** — L'annunciata assemblea generale straordinaria degli azionisti della Compagnia delle Charentes ebbe luogo sotto la presidenza del sig. Anatolio Lemercier.

Dopo aver udita la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella del Comitato degli azionisti, l'assemblea fu d'avviso che si dovesse tentare un ultimo sforzo presso i Poteri pubblici per migliorare le condizioni del riscatto; ed ha votato all'unanimità una deliberazione in questo senso, incaricando i signori Lemercier, Bonnet e Chevalier amministratori, ed i signori Durand, Marsillon e Soulié-Cottineau azionisti, di agire insieme per ottenere condizioni di prezzo e di pagamento in modo equo per gl'interessi della Compagnia e dello Stato, con pieni poteri per accettare o respingere definitivamente, ed a maggioranza assoluta, la Convenzione di riscatto.

**Ferrovie inglesi.** — È stato offerto dalla Società ferroviaria Great Western un premio di 50 lire sterline a chi riuscirà a scuoprire gli autori del delitto commesso martedì della scorsa settimana. Fu posta una grossa pietra sul binario della ferrovia di Cornwale, e ciò poteva produrre un grave disastro.

**Ferrovie austriache.** — Scrivono da Vienna alla *Boersen Zeitung* di Berlino, che il Governo ricusò di approvare il progetto di riorganizzazione della Compagnia ferroviaria Dux-Bodenbach, ch'era stato presentato dalla Banca di Dresda e dalla Casa F.lli Sulzbach. Tutti i tentativi fatti dalla Banca per indurre il Governo a ritornare su questa decisione rimasero infruttuosi. Il giornale berlinese aggiunge che il Governo austriaco favorisce incontestabilmente le nuove proposte fatte da ultimo dalla Società Belga, affine di indurla ad estendere le sue operazioni nella monarchia.

**Ferrovie dell'Algeria.** — La Compagnia delle ferrovie dell'Est Algerino è ancora nel periodo di costruzione, ed i conti presentati all'assemblea generale degli azionisti, tenutasi a Parigi il 10 corr., non si riferivano che ai lavori di primo impianto della linea da Costantina a Setif, dominio attuale della detta Compagnia. Questi lavori furono spinti con molta attività, e le spese si elevarono, nel corso dell'anno 1877, da 1,092,902 fr. a 4,591,312 fr. La Compagnia aveva ancora da realizzare 4,432,750 fr. sul suo capitale sociale di 10 milioni.

Allo scopo poi di collegare Setif ad Algeri, la Compagnia mirò, da una parte, alla concessione d'una ferrovia da Setif a Menerville, per la quale ha già stipulato col Gover-

natore dell'Algeria una Convenzione, che dev'essere sottoposta all'approvazione dei Poteri pubblici; e dall'altra parte, trattò per la retrocessione della ferrovia d'interesse locale da Menerville alla Maison-Carrée e ad Algeri, col concessionario primitivo sig. Joret.

## Notizie Diverse

**La Dogana unica in Milano.** — Nella seduta del 18 corr. al Consiglio comunale di Milano, il sindaco Belinzaghi, rispondendo ad una interpellanza del cons. Perelli circa lo stato della vertenza relativa alla Dogana (di cui si è parlato più volte anche nel nostro giornale), diede comunicazione di una recente lettera del Prefetto, colla quale gli annunciava che il Ministro delle finanze lo aveva incaricato di proseguire col Municipio le trattative per la stipulazione di un contratto per la costruzione della detta Dogana.

Il Ministero è disposto a promuovere i provvedimenti legislativi occorrenti per la costruzione in Milano di un edificio, nel quale possano concentrarsi tutte le operazioni doganali ed i relativi Ufficii, alle seguenti condizioni:

1. Che il nuovo edificio sorga nella località dell'antica Stazione ferroviaria di Monza a Porta Nuova, secondo il progetto di massima compilato dall' Ufficio tecnico delle Ferrovie dell'Alta Italia in data 29 luglio 1877.

2. Che il Municipio assuma la costruzione del nuovo edificio, sostenendo tutte le spese relative, ad eccezione del pagamento del prezzo dei terreni e fabbricati già esistenti, della costruzione dei binarii della ferrovia e relativo armamento, e della somministrazione dei mobili ed arredi per i nuovi Uffizii, alle quali tutte dovrebbe provvedere il Governo direttamente o per mezzo dell'Azienda ferroviaria.

3. Che il nuovo edifizio, appena costrutto e debitamente consegnato, diventi proprietà demaniale.

4. Che il Municipio riceva, in pagamento dei lavori di costruzione ed adattamenti, altrettanti stabili e fabbricati demaniali, il cui valore complessivo equivalga alla spesa sostenuta.

Dopo alcune dichiarazioni del Sindaco, il quale concluse dicendo essere suo scopo di concretare al più presto un progetto, che offra serie garanzie, onde poterlo presentare al Consiglio per l'approvazione e risolvere definitivamente questa importante questione, l'ing. Perelli si dichiarò soddisfatto, e si passò senz'altro all'ordine del giorno.

**Congresso delle Camere di commercio.** — Il *Corriere Mercantile* annuncia che nella seduta tenutasi il 15 corr. dalla Camera di commercio di Genova fu deliberata la convocazione del Congresso dei rappresentanti delle Camere di commercio del Regno, da aver luogo in Genova nel giorno 3 giugno p. v.

Come è noto, i temi che si dovranno discutere e risolvere dal detto Congresso sono i seguenti:

1° Sulla utilità e attribuzioni del Ministero di agricoltura, industria e commercio.
2° Sull'esercizio e servizio ferroviario.
3° Sulla organizzazione del servizio bancario in Italia.
4° Sui trattati di commercio e riforme doganali.
5° Sugli ordinamenti della Marina mercantile italiana.

**Privative industriali.** — Il *Diritto* annunciò essere stata istituita dal Ministero della pubblica istruzione una Commissione chiamata a decidere sui reclami intorno alle privative industriali.

Furono chiamati a comporla, per la parte tecnica, il senatore Stanislao Cannizzaro, professore di chimica nella R. Università di Roma; i professori Pareto, Battaglini e Govi, membri della Regia Accademia dei Lincei; i professori Blaserna, Ceradini, De Sanctis, Struver, appartenenti alla Facoltà fisico-matematica della R. Università di Roma; ed i professori Bessi, Del Torre, Romigialli e Serra-Carpi dell'Istituto tecnico di Roma.

Per la parte legale, furono chiamati a comporre la detta Commissione il comm. Emilio Pacifici Mazzoni, consigliere della Corte di Cassazione di Roma; il deputato Nocito, professore di diritto penale nella Regia Università di Roma; il comm. Samarelli, consigliere alla Corte di Appello di Roma.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 24 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 9 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Cassa di risparmio di Carpi*.

**Concessioni di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 17 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.), è concessa facoltà agl'individui e Corpi morali indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi indicate. Sono 7 concessioni d'acqua *per forza motrice* (1 prov. di Campobasso, 1 Belluno, 1 Brescia, 1 Genova, 1 Bologna, 1 sotto-prefett. Biella, 1 Ivrea); 3 concessioni d'acqua *per irrigazione* (prov. di Mantova); 1 concessione d'acqua per *formazione di ghiaccio* (prov. di Lucca); 1 concessione per occupazione di *spiaggie lacuale* (prov. di Como).

**Piroscafi sul lago di Como** — Scrivono alla *Perseveranza*:

Nel giorno 15 corr., Lecco ed il lago erano in festa. La Società di navigazione A. Giussani e Comp. inaugurava il suo secondo piroscafo ad elice il *Menaggio*, di una metà più capace del primo, il *Bellano*, mentre un terzo, *La città di Lecco*, già sorge ne' suoi cantieri; e giungevano alla Stazione della ferrovia della Svizzera altri due gioielli del genere, di proprietà del sig. Martino Novi. La parrebbe questa una vera audacia di fronte alle grandi Società riunite, che possiedono 10 grossi battelli; ma, dacchè si soddisfa ad un vero e lungamente sentito bisogno del paese, tutti quegli intraprenditori si tengono sicuri del fatto loro. A Menaggio i numerosi invitati, venuti da Lecco, Bellagio, Bellano, convenivano a fraterno asciolvere, onorato dall'intervento anche del regio Commissario sig. conte cav. Ulisse Salis. Il sig. Ongania, presidente del Comitato di vigilanza della Società A Giussani e Comp., disse ben appropriate parole per dimostrare gli intenti novelli, che sono ben lontani dal voler farsi rivali od imporsi alle grandi consorelle, ma per provvedere a maggiori e più sollecite comunicazioni fra i molti sub-centri del lago, ed in ispecie ai bisogni di sicuri e celeri trasporti delle merci. Si fecero poi lieti brindisi ai coraggiosi che primi iniziarono l'intrapresa, i signori cav. Carlo Gavazzi ed Antonio Giussani; ed il conte Salis, a nome dei suoi concittadini valtellinesi, espresse pure agli intraprenditori la sincera gratitudine loro.

Salutato e salutando al fragore dei cannoncini, il nuovo piroscafo, che è dovuto per intiero alla industria nazionale e riuscì oltremodo svelto ed elegante, capace di ben 150 persone con tutti i comodi necessarii, percorse a gran carriera tutto il lago di Lecco, Mandello, Bellagio, Menaggio, Bellano, Colico, lieti tutti di questo nuovo e vero progresso.

**Locomotiva stradale.** — Il *Corriere Mercant.* dice che sabato, in via Carlo Alberto, veniva fatto a Genova, dai soldati del Genio, esperimento della locomotiva stradale testè giunta da Torino.

Furono attaccati alla stessa cinque grossi carri d'artiglieria, carichi di proiettili pei cannoni di grosso calibro, e la prova riuscì benissimo.

Molte guardie municipali vegliavano acciocchè non accadessero inconvenienti. Anche l'assessore Vivaldi Pasqua assisteva alla prova.

**Esposizione universale di Parigi.** — Il Ministero dell'interno ha pubblicato il seguente avviso sulle riduzioni accordate dalle Amministrazioni ferroviarie e dalle Società de' piroscafi italiani per il trasporto degli espositori, de' giurati e degli operaj:

*Trasporto ferroviario.* — 1° Riduzione del 30 0[0 a favore degli espositori e dei giurati sul prezzo dei biglietti di 1ª, 2ª e 3ª classe, tanto nell'andata, quanto nel ritorno da Parigi, ma limitatamente al percorso sulle ferrovie italiane (compresi i laghi Maggiori e di Garda), fra la Stazione di partenza e Modane-Transito e viceversa.

Gli espositori ed i giurati dovranno fornirsi di *carta di riconoscimento*, che sarà rilasciata *dalle Giunte speciali o lo-*

*cali per l'Esposizione universale*, nel cui territorio trovasi la Stazione di partenza.

Nel ritorno da Parigi, la dichiarazione di essere l'espositore od il giurato intervenuto all'Esposizione dovrà essere rilasciata dal R. Commissario italiano a Parigi, o da chi ne farà le veci;

2° Riduzione del 50 0[0 sul prezzo dei biglietti di 2ª e 3ª classe, limitatamente pure al suddetto percorso italiano, così per l'andata, come pel ritorno da Parigi, a favore degli operaj isolati od in comitive, che sono inviati a visitare la Esposizione universale dalle Camere di commercio, dagli Stabilimenti industriali, sì pubblici che privati, e dai Comitati locali.

Per godere di tale riduzione, nell'andata a Parigi gli operaj dovranno essere muniti e presentare un certificato manoscritto o a stampa, individuale o collettivo, nominativo sempre, emesso da chi l'invia e vidimato dal presidente della Giunta speciale o locale per l'Esposizione.

Pel ritorno, faranno uso di uguale certificato emesso dal R. Commissario a Parigi, o da chi ne farà le veci.

Detto certificato sarà in semplice esemplare per il percorso ferroviario intero, a meno che gli operaj non intendano interrompere il viaggio, nel qual caso occorreranno altrettanti certificati quanti saranno i tratti in cui essi suddivideranno il viaggio.

Per il percorso sui laghi occorrerà invece un certificato separato.

Su di ogni certificato sarà indicato il tratto pel quale domandasi la riduzione, ritenendo che, tanto nel recarsi ai punti di confine, quanto nel ritornare dai punti stessi a quello di partenza, devesi percorrere la via più breve.

*Trasporti marittimi.* — 1° Riduzione del 50 0[0 sulle tariffe ordinarie per le persone che fossero addette alla custodia o scorta delle merci;

2° La stessa riduzione del 50 0[0 agli espositori, dietro giustificazione della loro qualifica e di essere di fatto diretti all'Esposizione di Parigi.

Dalla riduzione del 50 0[0 accordata alle persone è escluso l'importare del vitto, il quale deve pagarsi sempre per intero.

**Servizio postale per l'Esposizione di Parigi** — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato quanto segue:

Durante l'Esposizione universale internazionale, che si terrà a Parigi dal 1° maggio al 31 ottobre del corrente anno, sarà stabilito nel recinto chiuso del Campo di Marte un Ufficio della Posta per l'intero servizio delle lettere e dei vaglia postali.

Esso sarà posto nel fabbricato destinato ai servizii amministrativi nel viale *La Bourdonnaye*, allo sbocco del viale *Rapp*, e si distinguerà col nome di *Bureau de Poste du Palais de l'Exsposition universelle internationale de* 1878.

Gli espositori stabiliti nel palazzo o nei parchi del Campo di Marte, del Trocadero o del *Quai d'Orsay* potranno farsi indirizzare le corrispondenze al predetto Ufficio dell'Esposizione, tanto *ferme in posta*, quanto al punto dove si sono stabiliti.

Le corrispondenze aventi quest'ultima indicazione saranno recapitate dai fattorini addetti all'Uffizio della Esposizione, e quelle ferme in posta dovranno essere ritirate allo sportello dell'Uffizio stesso.

**Congresso postale universale.** — L'*Europe Diplomatique* fornisce i seguenti particolari sui lavori del Congresso postale universale, che si aprirà il 1° maggio a Parigi:

I lavori preparatorii del Congresso postale universale, che deve aprirsi a Parigi contemporaneamente all'Esposizione, sono terminati. Le proposte più importanti, che saranno sottoposte al Congresso, concernono l'adozione di una somma di indennità uniforme (50 fr.) in caso di perdita di una lettera registrata, indirizzata da un paese all'altro; e il supplemento del porto da pagare dai destinatarii per le lettere ed altri oggetti di corrispondenza non sufficientemente affrancati. Questo supplemento si compone attualmente, come è noto, del doppio della tassa di affrancamento, salvo la deduzione del valore dei francobolli apposti dallo speditore. Si propone di non far pagare, per l'avvenire, che il doppio della differenza tra l'affrancamento insufficiente effettuato e l'affrancamento completo.

Si deve pure regolare la forma e la vendita della carta postale internazionale, la cui istituzione, stabilita in massima, è rimasta finora lettera morta.

**Tariffe postali.** — La *Gazz. Uff.* del 12 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 31 marzo p. p., con cui le tasse da riscuotersi nel Regno d'Italia per l'affrancatura delle corrispondenze a destino della Repubblica Argentina (stata ammessa nella *Unione generale delle poste*) sono fissate a 60 centesimi per le lettere e per porto di 15 grammi, a 10 centesimi per le carte d'affari manoscritte e campioni di merci, le gazzette e le altre stampe e per porto di 50 grammi.

La tassa delle lettere non franche provenienti dalla Repubblica Argentina e destinate nel Regno d'Italia, è fissata a 90 centesimi il porto di 15 grammi.

Tale decreto ebbe effetto col 1.o aprile corrente.

**Ufficii telegrafici.** — Il giorno 6 corrente in Vobarno (prov. di Brescia), il 7 in Fratta Maggiore (prov. di Napoli), il 10 in Masserano (prov. di Novara) ed in Trepuzzi (prov. di Lecce), l'11 in Isola Caporizzuto (prov. di Catanzaro), ed il 15 in Campana (prov. di Cosenza) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Conferenza monetaria internazionale.** — Il Governo degli Stati Uniti, dice il *Mémorial Diplomatique*, ha invitato formalmente le Potenze componenti la Lega monetaria latina ad una Conferenza internazionale, all'oggetto di determinare un rapporto fisso e comune tra l'oro e l'argento.

Questo passo del Gabinetto di Washington è motivato dall'articolo terzo della nuova legge, che ristabilisce negli Stati Uniti il doppio tipo d'oro e d'argento, e permette al Presidente di invitare, se reputa conveniente, i Governi della Lega latina e di altre nazioni europee ad entrare in conferenza cogli Stati Uniti, « allo scopo di dare all'uso della moneta bimetallica un carattere internazionale, e di fissare il rapporto dei valori dei due metalli ».

Il Governo degli Stati Uniti si propone di convocare la Conferenza, non appena tre Potenze abbiano accettato il suo invito. Il luogo ove si terrà la Conferenza non è ancora stabilito, ma verrà fissato di comune accordo. I delegati degli Stati Uniti saranno in numero di tre.

**Necrologia.** — La *République Française* del 16 annunzia la morte del cav. Enrico De Dion, ingegnere-capo all'Esposizione universale ed ex-presidente della Società degli ingegneri civili di Parigi.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei valori ferroviarii non ebbe importanza nella scorsa settimana, e le Azioni Meridionali si aggirarono tra il 343 al 337; le Obbligazioni relative ferme sul 244, i Boni sul 576.50 — Le Sarde, della serie A, si quotarono a 241; le altre, della serie B, a 245 — Le Pontebbane mantennero il prezzo di 378; l'Alta Italia quello di 261.50; le Vittorio Emanuele negoziate a 255 e 254.

Freddo sempre il mercato di Parigi a riguardo delle Lombarde, tenute tra il 150 al 148, e per ultimo tra il 152 al 153; e le Obbligazioni relative tra il 233 al 235. Neglette le Vittorio Emanuele a 232 e 231. Non meno neglette le Azioni delle Ferrovie Romane a 67 e 66; le Obbligazioni a 249 e 250.

## CONVOCAZIONI

**Società ferro-vuoto Cambiaggio** — Gli azionisti sono convocati pel 1° maggio p. v. in Milano, sede sociale (Porta Genova, 102), per udire la relazione del Consiglio di vigilanza, per eventua licomunicazioni del medesimo, e relative deliberazioni.

**Società romana delle Miniere di ferro e sue lavorazioni** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 1° maggio p. v. in Roma (Camera di commercio), per comunicazioni dell'Amministrazione, per la presentazione dei bilanci degli anni sociali 29° e 30°, per la nomina dei sindacatori e di cinque direttori uscenti.

**Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 maggio p. v. in Milano, sede sociale (Corso Venezia, 31), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e della Commissione di revisione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

**Cotonificio Cantoni** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 20 maggio p. v. in Milano (Camera di commercio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878.

# Avvisi d'Asta

Alle ore 3 del 3 maggio p. v., presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di 2 magazzini per ricovero di materiale d'artiglieria in Spezia, a diminuzione della somma di L. 128,385.38, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 350 giorni. Deposito L. 18,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un' asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra l'incontro della strada comunale di Rotondella e la fermata di Nova-Siri sulla ferrovia Calabro-Sicula, della lunghezza di m. 12,063.55, per la presunta somma di L. 176,600. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione decennale delle vie interne della città, muri di sostruzione e chiaviche, per l'annuo importo di L. 6000. Deposito L. 1400 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di S. Nicolò Gerrei (provincia di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale dal detto Comune a quello di Silius, della lunghezza di m. 3785.55, per il presunto importo di L. 50,000. Deposito interinale L. 2500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 5000, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori addizionali e riparazioni straordinarie al tronco d'alveo dei Camaldoli da presso Qualiano a Zaccaria, in diminuzione del presunto importo di L. 44,341.75, così ridotto in seguito ai ribassi offerti nei precedenti incanti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse degl'incanti primitivi.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura d'Aquila, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del tratto della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra l'innesto con la strada per la Stazione di Solmona ed il ponte Titolo Giove, della lunghezza di m. 47,702, per la presunta annua somma di lire 16,620. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto del 3° tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, compreso tra Cotronei e la sponda destra del fiume Soleo presso Petiglia Policastro, della lunghezza di m. 12,423.22, per la presunta somma di L. 446,856. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 9000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale sovraindicata, compreso tra il fiume Soleo presso Petiglia Policastro e l'innesto colla detta strada nazionale presso San Mauro, della lunghezza di metri 13,300, per il presunto importo di L. 317,938. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione, lungo la strada nazionale detta di Matera, di un ponte in muratura a due arcate sul torrente Olivento, nonchè della difesa ed inalveazione del torrente medesimo, per la presunta somma di L. 104,490. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della sponda destra del Tevere, nel tratto compreso fra Ponte Sisto ed i ruderi dei Bagni di Donna Olimpia, della lunghezza di m. 882.80, per la presunta somma di L. 1,741,027. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 70,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tratto della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, in deviazione di quello compreso fra il Bivio e l'abitato di Marineo, della lunghezza di m. 5552.78, per la presunta somma di lire 127,492. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 8000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.



CESARE ROSSI, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 15ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 9 *al* 15 *aprile* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . . | 3506 | 3435 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 644,970.95 | 712,665.25 | » | 67,694.30 |
| Merci a grande velocità . . | 206,227.90 | 199,780.50 | 6,447.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 826,826.20 | 791,461.45 | 35,364.75 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,678,025.05 | 1,703,907.20 | » | 25,882.15 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,859.65 | 17,288.95 | 570.70 | » |
| Totale della settimana. . . | 1,695,884.70 | 1,721,196.15 | » | 25,311.45 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 15 *aprile* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 9,547,798.50 | 9,147,420.80 | 400,377.70 | » |
| Merci a grande velocità . . | 2,893,581.45 | 2,803,529.65 | 90,051.80 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 11,526,550.49 | 11,735,129.73 | » | 208,579.24 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 23,967,930.44 | 23,686,080.18 | 281,850.26 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 196,512.45 | 210,100.80 | » | 13,588.35 |
| Totali . . . . . . . . . | 24,164,442.89 | 23,896,180.98 | 268,261.91 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | Differenza in confronto col 1877 | Per cento |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 15ª settimana | 475.90 | 495.18 | — 19.28 | — 3.89 |
| Prodotti totali . . . . . | 6,836.26 | 6,895.51 | — 59.25 | — 0.86 |

## Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 325,063.90 | 224.80 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 354,656.83 | 245.27 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 29,592.93 | — 20.47 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 3,745,165.06 | 2,590.02 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 4,457,340.46 | 3,082.53 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 712,175.40 | — 492.51 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 142,539.69 | 125.14 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 100,375.58 | 93.29 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 42,164.11 | + 31.85 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 1,493,838.94 | 1,311.54 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,426,818.90 | 1,326.04 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 67,020.04 | — 14.50 |

## Strade Ferrate Romane

4ª Settimana — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 478,043.86 | 15,143.33 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 483,201.87 | 15,307.06 (a) |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 5,158.01 | 163.73 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 detto 1878 . | 1,646 | 2,360,646.37 | 18,695.43 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 1,904,020.82 | 15,079.06 |
| Aumento . . . . . . . | — | 456,625.55 | 3,616.37 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*a*) I prodotti del 1877 sono definitivi.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | *Osservazioni* |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 9887 | 12,104.15 | 26031 | 42,122.54 | |
| Bagagli e cani. | 208 | 163.87 | 790 | 980.27 | |
| Merci a G.V. .. | 972 | 799.51 | 2677 | 2,484.44 | |
| Merci a P.V. .. | 1071 | 7,130.40 | » | » | |
| Introiti diversi. | » | 435.04 | » | 228.66 | |
| Totale L. | 12138 | 20,632.97 | 29498 | 45,715.91 | |

# ANNUNZI

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

## AVVISO D'ASTA

### per l'approvigionamento di chilogrammi 7,000,000 foglie di Tabacco Kentucky

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all' acquisto di chilogr. 7,000,000 tabacco in foglia d' America (Kentucky), col mezzo della concorrenza, divisi in lotti come dall'unita tabella ed in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 4 marzo 1878,

**Notifica:**

Che il giorno 24 del mese di maggio p. v. alle ore 1 1/2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere dell' ultimo raccolto 1877 conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l' Amministrazione centrale della Regìa, alla Manifattura di Napoli ed ai magazzini di deposito dei tabacchi greggi di Sampierdarena e Livorno, nonchè presso il Consolato generale d'Italia a New-York.

Detti tipi sono depositati in queste ultime località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna. Potrà essere presentata anche una sola offerta che comprenda più lotti quando si tratti di un identico luogo di consegna. Così pure potrà essere presentata un' offerta unica che comprenda l'intera fornitura.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall' applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall' offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la parziale o

totale fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sieno migliori delle altre.

Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo per l'intera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato l'Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la parziale o totale fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni.*

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

## Tabella dei lotti

*Chilogrammi* 7,000,000 *tabacco in foglia di Kentucky da consegnarsi nei Magazzini ed alle epoche infradesignate.*

| QUANTITA IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo | | | | MAGAZZINO di consegna | EPOCA della consegna |
|---|---|---|---|---|---|
| 1° Lotto | Ch. | 300,000 A | 1,600,000 | Livorno | Metà della quantità di ciascun lotto da settembre a novembre 1878, e metà da gennaio a marzo 1879, nè prima nè dopo di dette epoche. |
| | » | 1,000,000 BH | | | |
| | » | 300,000 C | | | |
| 2° Lotto | Ch. | 300,000 A | 1,350,000 | Manifattura di Napoli | |
| | » | 750,000 B | | | |
| | » | 300,000 C | | | |
| 3° Lotto | Ch. | 300,000 A | 1,350,000 | Idem | |
| | » | 750,000 B | | | |
| | » | 300,000 C | | | |
| 4° Lotto | Ch. | 300,000 A | 1,350,000 | Sampierdarena | |
| | » | 750,000 B | | | |
| | » | 300,000 C | | | |
| 5° Lotto | Ch. | 300,000 A | 1,350,000 | Idem | |
| | » | 750,000 B | | | |
| | » | 300.000 C | | | |

*Roma*, 9 *aprile* 1878.

*Il Consigliere d'Amministrazione*
A. di Cossilla.

*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

**Anno XI.** Mercoledì 1° Maggio 1878 **N.° 18.**

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

***Prezzo delle Associazioni:***

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

***Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:***

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *L'esercizio governativo delle ferrovie* (Continuazione) — *Navigazione sul Lago Maggiore — Ferrovie in Lomellina — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

*(Continuazione — V. N. 17)*

Il sig. Jacqmin, entrando nel capitolo secondo, relativo all'esperimento fatto in Francia dell'esercizio governativo durante il triennio 1849-1852, già accennato nel proemio del suo lavoro, ci offre interessanti ragguagli storici, tecnici ed amministrativi. Anzitutto egli nota che quell'esperimento venne fatto sopra linee che avevano, sin da principio, un traffico importante e che oggidì figurano tra le più produttive della rete francese; indi soggiunge:

Incaricato, sotto gli ordini d'uno dei più eminenti ingegneri del nostro paese, il sig. Jullien, dell'esercizio di una di codeste linee, io ho potuto constatare, a così dire giorno per giorno, le difficoltà, l'incompatibilità di umore (se si può usare questa espressione), esistente tra quella cosa corretta, formalista, che si chiama l'Amministrazione pubblica, e quella cosa variabile, molteplice, che si chiama l'esercizio d'una ferrovia.

L'esercizio da parte dello Stato si è quì imposto in seguito alla crisi economica prodotta dalla rivoluzione del 1848. La ferrovia da Parigi a Lione era stata conceduta, sul finire del 1848, ad una prima Compagnia. Malgrado lunghe esitanze dovute ad importanti differenze tra i calcoli de' suoi ingegneri ed i calcoli primitivi degl'ingegneri dello Stato, la Compagnia aveva intrapreso con grandissima energia la costruzione delle sezioni comprese tra Parigi e Digione. Al momento in cui scoppiò la rivoluzione del 1848, la parte disponibile delle somme versate dagli azionisti si trovava impiegata in rendite sullo Stato francese; l'enorme deprezzamento dei valori pubblici colpì profondamente la Compagnia, e non le permise di far fronte a' suoi impegni. Il credito pubblico era sordo ad ogni appello, e nessuno poteva indicare altra soluzione fuor di quella del riscatto da parte dello Stato.

Questa soluzione era però molto grave in sè stessa. Gli azionisti invocavano il caso di forza maggiore. La metà del capitale era realizzato, e si offriva al Governo di versare l'altra metà: non si poteva dunque rimproverare agli azionisti di non mantenere i loro impegni. Una transazione equa ebbe luogo, ma tutta l'attenzione dell'Assemblea nazionale fu pressochè concentrata nel lato finanziario della questione.

La legge del riscatto fu votata, senza però che si precisasse ancora nulla circa il modo dell'esercizio; ma, sino dai primi mesi del 1849, la questione dell'esercizio da parte delle Compagnie o dello Stato si affacciò a proposito della linea da Versailles a Chartres, la cui costruzione, eseguita dallo Stato, stava per compiersi. Il Governo avrebbe voluto costituire una Compagnia, ma bisognava prima risolvere le difficoltà esistenti tra le due Compagnie di Versailles-riva destra e Versailles-riva sinistra. Il momento non era ancora giunto. Nondimeno le popolazioni reclamavano l'apertura della linea da Versailles a Chartres, ed il Governo fu costretto a domandare alla Camera l'autorizzazione di esercire esso medesimo questa linea, almeno provvisoriamente.

L'egregio autore riferisce testualmente l'esposizione dei motivi, che precedeva il progetto di legge, in cui il Ministro dei lavori pubblici dichiarava che « il principio generale, cui il Governo intendeva realizzare, era quello *del concorso dell'industria privata* »; e che « la derogazione da tale principio doveva esser considerata come *essenzialmente temporaria* ». Nello stesso senso esprimevasi esplicitamente il relatore della Commissione nominata dall'Assemblea, l'on. Deslongrais, il quale affermava che « Compagnie serie e solvibili non potevano tardare a reclamare la concessione di una linea così importante come quella dell'Ovest ».

L'egregio scrittore aggiunge poi:

**Nell' Assemblea nazionale ebbe luogo una lunga e profonda discussione; e nella seduta del 21 aprile 1849, l'on. Giulio Favre espose, sulla questione generale dell'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato, osservazioni della più alta importanza, formulando la più viva censura di quel sistema d'esercizio. Tuttavia la legge fu votata, e promulgata il 25 aprile 1849; ma essa non accordava al Ministro dei lavori pubblici che l'autorizzazione di esercire la ferrovia da Versailles a Chartres, finchè fosse stato definitivamente deciso circa la concessione o l'esercizio della intera linea da Parigi a Rennes.**

**Nel momento stesso, gl'ingegneri dello Stato compivano le sezioni da Parigi a Tonnerre e da Digione a Châlon, ed era necessario assicurarne l'esercizio. La legge del 14 maggio 1849 vi provvide in termini identici a quelli sovraccennati, cioè finchè fosse definitivamente stabilito circa la concessione e l'esercizio dell'intera ferrovia. Il Governo ebbe per un istante il pensiero di proporre in via definitiva l'esercizio della ferrovia da Parigi a Lione da parte dello Stato, ed un progetto di legge in questo senso era stato preparato alla fine del 1848. Ma, presentato all'Assemblea, era stato poi ritirato, e sostituito il 30 aprile 1849 con un progetto, che attribuiva all'esercizio da parte dello Stato un carattere *assolutamente provvisorio*.**

Qui pure l'on. Jacqmin cita l'esposizione dei motivi di codesto progetto di legge, in cui è detto che « l'esercizio diretto da parte dello Stato presentava, agli occhi del Governo, *tali inconvenienti*, e, diremo anzi, *tali pericoli*, che prima d'impegnarsi in tale sistema, esso voleva esaminare di nuovo se non fosse possibile di raggiungere qualche altra combinazione, che meglio soddisfacesse a tutte le esigenze del pubblico interesse ». E il relatore della Commissione dell'Assemblea, on. Emmery, oggidì ispettore generale dei ponti e strade, conchiudeva per l'adozione del progetto, insistendo però sulla necessità di aprire al pubblico, al più presto possibile, le linee i cui lavori erano compiuti, nonchè sul *carattere provvisorio* dell'esercizio da parte dello Stato, e sui vantaggi ch' egli si attendeva dalla nomina di una Commissione, incaricata d'illuminarlo in tutte le quistioni che l'Amministrazione avrebbe a risolvere.

La discussione fu breve; ed approvata la legge, il Ministero si occupò subito della organizzazione delle due Commissioni governative stabilite dalle dette leggi. Indicati quindi i membri componenti tali Commissioni (9 per ciascuna), l'egregio autore continua:

**L'organizzazione adottata somigliava in modo singolare a quella delle Compagnie: tra le Commissioni ed i Consigli d'amministrazione non c'era guari differenza. Parecchie delle persone prescelte non avevano poi accettato l'incarico se non colla condizione chiaramente espressa, che le risoluzioni delle Commissioni fossero ammesse senza discussione dagli Ufficii del Ministero dei lavori pubblici. Per questi era un'abdicazione pressochè completa. — Malgrado la riserva osservata dall'una parte e dall'altra, insorsero vere difficoltà tra i due poteri. Le Commissioni statuivano sulle proposte fatte loro dai Direttori delle ferrovie — il sig. Baude per la linea da Parigi a Chartres, ed il sig. Jullien per le linee da Parigi a Tonnerre e da Digione a Châlon. — Si erigeva processo verbale delle deliberazioni delle Commissioni, e veniva trasmesso al Ministro, il quale solo aveva la facoltà di decidere.**

**Tutti questi processi verbali esistono negli archivii del Ministero dei lavori pubblici. Per la linea di Chartres, ve ne sono 63, dal 23 giugno 1849 al 6 giugno 1851; per le sezioni della ferrovia di Lione, ve ne sono 62, dal 13 settembre 1849 al 1° marzo 1852. Ciascuno d'essi riguarda un numero considerevole di affari. Nei primi tempi, il Ministro decide rapidamente, ma gl'incartamenti non tardano ad accumularsi: le decisioni non escono più dagli Ufficii del Ministero, e i Direttori sono posti nell'alternativa, o di andare innanzi supponendo che si finirà per ottenere l'approvazione ministeriale, o di attendere pazientemente.**

**La prima risoluzione era pericolosa, la Corte dei conti non ammettendo spese fatte in tali condizioni; la seconda copriva la responsabilità dei Direttori e dei loro agenti; ma, dal punto di vista del pubblico, era disastrosa.**

L'autore cita parecchi esempi in appoggio delle sue asserzioni; indi conchiude:

**Questi esempi si potrebbero moltiplicare all'infinito, e, lo ripetiamo, senza che si potesse biasimare alcuno. Le Commissioni studiavano colla massima cura le questioni, gli Ufficii avevano la migliore volontà possibile, ma nondimeno non si avanzava che assai difficilmente; ad ogni istante s'incontrava un regolamento inflessibile, che bisognava eludere o rispettare.**

**Non si esercita una ferrovia senza dover giornalmente sostenere alcune spese, il cui pagamento non potrebbe attendere il compimento di tutte le formalità amministrative. Questa necessità fu riconosciuta, e fu deciso di dare delle anticipazioni a contabili, ben inteso senza che si potesse mai superare la cifra di 10,000 fr. per ciascuno. Se un servizio esigeva 50,000 fr. al mese, siccome era impossibile versare tutta questa somma al capo-contabile, la si distribuiva a cinque contabili, quattro dei quali si limitavano a sottoscrivere. Il regolamento era osservato, ma si faceva scientemente cosa affatto contraria al buon senso.**

Dopo aver dimostrato come le cose procedessero dal punto di vista della forma, già assai complicata, l'egregio autore passa ad esaminare com'esse procedessero nel fondo, e ciò colla scorta dei suddetti 125 processi verbali, raccogliendo i pareri emessi dalle Commissioni, divisi in quattro gruppi di fatti distinti: rapporti col personale delle Amministrazioni pubbliche, col pubblico pel trasporto dei viaggiatori, col pubblico pel trasporto delle merci e per la ricerca del traffico, regolazione dei litigii commerciali.

Poscia soggiunge:

**Noi abbiamo dovuto evidentemente passare sotto silenzio un gran numero di fatti interessanti, ricordati nei 125 processi verbali delle Commissioni dell'Ovest e di Parigi-Lione. Abbiamo soltanto cercato d'indicare quali furono le difficoltà contro cui ebbero ad urtare gli uomini intelligenti ed onorevoli, che tentarono codesta impresa dell'esercizio governativo. Questo esercizio non comprendeva tuttavia che due linee di una lunghezza totale di 453 chil. Molte delle quistioni, che le dette Commissioni cercarono di risolvere, non darebbero oggidì luogo ad alcun incidente; ma quante altre, ed in molto maggior numero, non ne nascerebbero sopra una rete che comprendesse 25,000 chil. in luogo di 453?**

A più riprese trovasi, nei processi verbali delle due Commissioni, la traccia degli scrupoli che si presentavano alla mente dei Direttori e dei relatori. « Lo Stato, dicevasi un giorno, può eseguire i trasporti generali sopra una ferrovia colla stessa rapidità, colla stessa economia di una Compagnia; ma lo Stato passa agli occhi del pubblico, e *non senza ragione*, per essere inferiore alle Compagnie quando si tratta del traffico ». — Il 17 agosto 1849, il sig. Vittorio. Lefranc diresse alla Commissione dell'Ovest una relazione, in cui si trovano questi notevoli passi: « I pensieri di speculazione sono estranei alle tendenze naturali dello Stato, ed opposti alle diverse considerazioni, che determinano d'ordinario la sua azione. Lo Stato è meno di chicchessia atto a risolvere commercialmente le questioni di tariffe: la sua situazione di tutore di tutti gl'interessi lo obbliga a porsi alternativamente al punto di vista della protezione delle industrie esistenti, ed a quello dello sviluppo di rapporti reclamati dall'interesse pubblico.......... Egli è impossibile sperare dagli agenti dello Stato gli sforzi continui che l'industria privata sa ottenere e ricompensare ».

In altri termini, è possibile di conciliare queste due cose: lo Stato imprenditore, commerciante e responsabile; lo Stato protettore degl'interessi generali ed irresponsabile?

Noi crediamo che l'esperimento tentato dallo Stato in Francia dal 1849 al 1852, abbia risposto negativamente a tale domanda: un nuovo esperimento non darebbe diverso risultato, le stesse cause produrrebbero gli stessi effetti; ed intrapreso su più grande scala, l'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato imporrebbe al pubblico Tesoro più gravi sacrificii.

L'autore passa quindi a fare un parallelo tra l'esercizio governativo e quello delle Compagnie presso le altre nazioni, e noi ne parleremo nel prossimo numero.

(*Continua*)

## NAVIGAZIONE SUL LAGO MAGGIORE

Ecco il testo del progetto di legge presentato, l'8 di aprile p. p., alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, per la concessione ai fratelli Angelo e Francesco Mangili del servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

La Relazione ministeriale è così concepita:

Ho l'onore di sottoporre alla vostra approvazione la Convenzione stipulata addì 27 giugno 1877 tra il Governo ed i signori Angelo e Francesco fratelli Mangili per la concessione a questi del servizio di navigazione a vapore sul Lago Maggiore. La stessa Convenzione veniva presentata alla Camera nella tornata dell'11 dicembre 1877 dall'on. Presidente del Consiglio, in allora Ministro delle finanze ed incaricato dell'*interim* del Ministero dei lavori pubblici; ma la Camera non ebbe agio, durante la passata sessione, di farne oggetto delle sue discussioni.

Il contratto, che si tratta di approvare, trova la sua base nella Convenzione stipulata a Basilea il 17 novembre 1875, ed approvata colla legge 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2ª), pel riscatto delle ferrovie della Società dell'Alta Italia, dove fra gli altri patti avvi quello contemplato all'art. 1, lettera *F*, col quale la Società cede e trasferisce al Governo la proprietà ed il possesso del servizio di navigazione sul Lago Maggiore e sul lago di Garda, nello stato in cui esiste, con tutto il suo materiale fisso e galleggiante per la navigazione.

È detto però in quell'articolo, rispetto al servizio di navigazione sul Lago Maggiore, che per Convenzione del 15 gennaio 1875, approvata con deliberazione dell'assemblea generale degli azionisti del 31 maggio seguente, la Società dell'Alta Italia aveva ceduto il servizio, con tutti i diritti e tutti gli oneri inerenti, ai signori fratelli Mangili, salva la sanzione governativa.

Per conseguenza, se il Governo approvava e ratificava la Convenzione del 15 gennaio 1875, esso rimaneva sostituito in tutti i diritti, vantaggi, oneri ed obbligazioni, che ne risultavano.

I patti più salienti della Convenzione 15 gennaio 1875, erano questi:

La Società cedeva ai fratelli Mangili (art. 1°) il servizio di navigazione, con tutti i diritti ed obblighi derivanti dalla Convenzione 30 giugno 1864, approvata colla legge n. 2273, del 14 maggio 1865.

Il prezzo della cessione era stabilito (art. 13) nella somma di L. 449,000, quale valore del materiale mobile, giusta l'inventario 10 maggio 1867, da pagarsi dai fratelli Mangili in cinque rate annuali, colla decorrenza dell'interesse annuo del 6 per cento netto d'imposta, ecc., con facoltà ai suddetti di anticipare in tutto o in parte il saldo del loro debito, con versamenti però non minori di L. 100,000, salvo l'ultimo.

La durata del contratto (art. 18) doveva decorrere dalla data della sua approvazione per legge fino alla scadenza della concessione delle ferrovie dell'Alta Italia, portata dall'art. 37 della Convenzione approvata colla legge 28 agosto 1878, e così fino al 1968. Esso contratto (art. 21) però non doveva aver effetto, che dopo sanzionata per legge la cessione e riconosciuta dal Governo la sostituzione dei signori Mangili alla Società dell'Alta Italia.

Non era stipulata garanzia di sorta a favore del cedente, nè per la sicurezza del pagamento del prezzo del materiale, da verificarsi in 5 rate, nè per altri titoli. Anzi era dichiarato (art. 22) che, a partire dal giorno in cui sarebbe reso definitivo il contratto colla sanzione governativa, restava annullata una ipoteca di L. 80,000 sopra beni immobili, già costituita a garanzia della precedente locazione del servizio di navigazione e del materiale galleggiante.

Su questa Convenzione, se da una parte il Governo riconoscevasi in certo modo obbligato a pronunziarsi, anche a fronte del fatto che i fratelli Mangili esercitavano la navigazione per effetto della locazione fattane loro dalla Società con atto del 10 maggio 1867, e ne avevano in consegna il materiale, esso non trovava però opportuno, nello interesse della Finanza e del servizio pubblico, di accettare puramente e semplicemente il fatto compiuto.

Laonde, valendosi della facoltà che gli era lasciata dalla Convenzione di Basilea, entrava in trattative coi fratelli Mangili, dal momento che non aveva ragione di respingere le proposte che da essi venivano fatte.

Una nuova Convenzione venne pertanto stipulata il 27 giugno 1877 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici per la cessione ai fratelli Mangili del materiale rica-

duto in proprietà dello Stato per effetto della Convenzione di Basilea, e per la concessione ai medesimi del servizio di navigazione sul Lago Maggiore.

Il Governo, nelle disposizioni di ordine diverso comprese nel nuovo contratto, ebbe di mira, insieme allo interesse della Finanza, di assicurare il benefizio della navigazione a vapore alle popolazioni circostanti al lago, di provvedere ad un buon servizio di trasporti per il traffico internazionale ed il collegamento delle ferrovie che al lago fanno capo, non essendo finora mutate le condizioni per le quali lo Stato ordinava, colla legge del 5 giugno 1858 n. 1552, questo servizio connesso colla ferrovia di Arona.

La concessione ai fratelli Mangili non può avere, come non ha, alcun carattere di privilegio e di monopolio per i concessionarii, al di fuori del pubblico servizio, o di vincolo per l'Autorità governativa di non aderire ad altre domande di permessi di navigazione a vapore; molto più che la libertà della navigazione sul Verbano non è soltanto garantita dall'art. 141 della legge dei lavori pubblici, ma anche dal fatto che il lago tocca un altro Stato.

Con queste vedute, l'art. 1 della Convenzione stipulata precisa lo scopo del servizio che si concede, e principalmente per mantenere collegate fra loro e cogli abitati principali le ferrovie che fanno capo al lago, e per assicurare il trasporto delle merci, delle persone e delle corrispondenze postali sul lago stesso nel modo più conveniente agli interessi del Commercio e dell'Amministrazione, come era detto nella legge che questo servizio istituiva.

Il materiale fisso e galleggiante (art. 3) è ceduto quale il Governo lo ha acquistato dalla Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia colla Convenzione di Basilea. Conseguentemente si è convenuto (art. 5) che i signori Mangili pagherebbero al Governo la somma stessa che, a senso di quella Convenzione, il Governo sarà tenuto a pagare; salvo che si è dichiarato che la somma da pagarsi dai Mangili non potrà essere sempre minore di L. 450,801.83.

Il pagamento di questa somma è garantito da un largo deposito (art. 6): le penali comminate mettono il Governo al coverto in qualsiasi eventualità.

Nessuna esenzione d'imposte è accordata (art. 9). Nei rapporti di servizio colla Stazione di Arona, i concessionarii non godono alcun privilegio a fronte degli altri commercianti (art. 15).

L'art. 17 regola l'approdo dei piroscafi negli scali e delle barche di rimorchio alle gradinate del muro di sostegno della Stazione; non che la costruzione sul lago di banchine pel servizio delle merci, coll'obbligo della consegna di esse banchine al Governo in ogni caso di scioglimento di contratto, e senza diritto a compenso.

Le tasse di trasporto ed altre saranno riscosse in base alle tariffe inserte nel regolamento approvato col Regio Decreto del 20 settembre 1860, n. 4334 (art. 19).

Il servizio postale ed il trasporto di tutto il materiale, che ad esso servizio si riferisce, sarà fatto gratuitamente (art. 20). I concessionarii avranno l'obbligo di aumentare il materiale di navigazione in rapporto allo sviluppo del traffico, e d'introdurvi quei miglioramenti che l'esperienza potrà consacrare nell'interesse dei viaggiatori e del commercio (art. 23).

Una disposizione speciale (art. 24) obbliga i concessionarii ad eseguire il servizio cumulativo di transito per viaggiatori e merci tra la ferrovia del Gottardo e quella dell'Alta Italia e viceversa.

A favore del personale già appartenente alle Ferrovie dello Stato, e che presentemente trovasi addetto al servizio della navigazione sul Lago Maggiore, furono conservate quelle stesse garanzie, di cui godeva stando al servizio della Società delle ferrovie dell'Alta Italia (art. 26).

Il Governo si riserbò il diritto (art. 28) di stabilire il numero delle corse dei piroscafi, gli orarii ed ogni altro particolare di servizio, sentiti i concessionarii; ed inibì ad essi di cedere ad altri il servizio senza sua approvazione (art. 29).

L'art. 30 comprende le penalità per mancanza o per ritardo delle corse stabilite dal Governo, con facoltà ad esso di riscuotere le multe coi privilegi fiscali. In caso di gravi e ripetute irregolarità (art. 31) nel servizio, di inadempimento degli obblighi assunti all'art. 2 pel servizio postale internazionale, e di cessione del servizio senza il permesso del Governo (art. 29), esso ha diritto di dichiarare la decadenza (art. 32).

Questa decadenza porterà seco il passaggio al Governo della proprietà e del possesso del materiale inerente al servizio e delle materie di consumo, senza altro obbligo che quello di pagarne la metà del valore.

La durata della concessione (art. 34) è stabilita in anni 20 dalla legge di approvazione, con facoltà al Governo di risolverla dopo 15 anni.

Oltre al deposito di L. 62,000 in rendita a garanzia del pagamento del prezzo del materiale, l'art. 36 determina l'obbligo ai concessionarii di depositare una cauzione di L. 1000 di rendita del Consolidato italiano, entro 15 giorni dalla data della legge di approvazione del contratto.

È stabilita la competenza dei tribunali ordinarii (art. 37) per tutte le questioni che potessero insorgere nella esecuzione del contratto, salvo per la stima del materiale di servizio pel caso previsto all'art. 33.

L'esonerazione totale della tassa proporzionale di registro non fu accordata che per la concessione, dovendo i concessionarii pagarla (art. 40) sul valore del materiale ceduto.

In sostanza, il Governo, nello stipulare l'atto di cessione del materiale dello Stato, colla concessione del servizio pubblico di navigazione a vapore sul Lago Maggiore, a favore dei fratelli Mangili, non ha che raffermato ciò che era disposto all'art. 1, lettera *F*, della Convenzione di Basilea, approvata per legge, migliorando, nell'interesse della Finanza e del pubblico servizio, il contratto; e dacchè le ragioni che motivarono la concessione non sono variate, nè subirono nel frattempo alcuna modificazione, confida il riferente che, penetrandosi della sua opportunità nell'interesse della cosa pubblica, vorrà la Camera approvare il seguente:

PROGETTO DI LEGGE.

*Articolo unico.* È approvata la Convenzione stipulata il 27 giugno 1877 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici rappresentanti l'Amministrazione dello Stato, ed i signori Angelo e Francesco fratelli Mangili, per la concessione ai medesimi del servizio di navigazione a vapore sul Lago Maggiore.

*(Segue il testo della Convenzione già abbondantemente riassunta nella Relazione sovrariferita).*

## FERROVIE IN LOMELLINA

Gli onorevoli deputati di Mortara, Vigevano e Sannazzaro hanno diretta all'on. Cairoli, presidente del Consiglio, ed ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze la lettera seguente:

*A S. E. il Presidente del Consiglio dei ministri, ed alle LL. EE. i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.*

Fra le regioni italiche che più abbisognano di ferrovie complementari, è senza dubbio da annoverarsi la ubertosa Lomellina.

Questa, invero, ha sempre lamentato e lamenta tuttora la mancanza di un tronco di ferrovia, il quale, mentre servirebbe ad unire il capo-luogo della provincia di Pavia col capo-luogo del dipendente circondario di Lomellina, servirebbe pure per una diretta comunicazione fra Pavia e Novara, e per questa città con tutto il Novarese e la parte della Svizzera italiana confinante col Lago Maggiore.

Con altro tronco poi fra Mortara e Vercelli, Mortara e Pavia e buona parte della Lomellina e della bassa Lombardia, ora servita dalla ferrovia Pavia-Codogno-Cremona, si troverebbero non solo congiunte con l'importante città capo-luogo dell'ubertoso circondario di Vercelli, ma ben anche con uno dei circondarii più industriali del vecchio Piemonte, vuolsi dire col Biellese.

È quindi di somma e capitale importanza, tanto per la Lomellina, quanto anche pel Novarese, pel Biellese e per la bassa Lombardia, la costruzione dei due tronchi di ferrovia da Pavia a Mortara e da Mortara a Vercelli.

Altra e maggiore importanza acquisterebbero quei due tronchi complementari di ferrovia attraverso la Lomellina, ove fosse costruito anche il tronco Bressano-Broni, in quanto che una parte cospicua del circondario di Voghera verrebbe non solo posta in più diretta comunicazione col capo-luogo di provincia che è Pavia, ma verrebbe grandemente abbreviato il percorso per comunicare colla Lomellina, col Novarese, il Vercellese ed il Biellese, coi quali ha continui e non pochi rapporti commerciali.

Non è a dirsi poi come i tronchi predetti di ferrovia possano anche servire di anello di congiunzione tra le città dell'Emilia col Novarese e col Lago Maggiore.

Egli è per le premesse considerazioni che l'importanza dei tronchi di ferrovia, di cui si ragiona, non isfuggì nè alla Commissione istituita con R. Decreto del 30 gennaio 1871 per la classificazione e pel completamento delle ferrovie del regno, nè all'altra Commissione tecnica istituita col ministeriale Decreto del 30 settembre 1877, e la cui relazione trovasi allegata al progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 22 p. p. novembre.

I sottoscritti pertanto, come trattisi non solo di cosa di interesse locale della Lomellina, ma di una vastissima regione del regno, per cui può dirsi d'interesse generale, credono loro dovere di richiamare l'attenzione delle EE. VV., tanto sulla utilità generale, quanto sulla necessità specialmente sentita per la Lomellina, della costruzione dei succitati tronchi di ferrovia; ed invocano perciò dalla giustizia ed equità del regio Governo l'assicurazione che i tronchi stessi, non solo saranno ammessi fra quelli delle nuove ferrovie complementari che saranno sottoposte alle deliberazioni del Parlamento, ma che la loro costruzione sarà sussidiata efficacemente nella misura del concorso governativo, di cui all'articolo 13 del progetto di legge.

La patriottica Lomellina, che per la causa nazionale ebbe, durante le guerre dell'indipendenza nel 1849 e nel 1859, a subire le angosce ed i danni di una prolungata e disastrosa occupazione militare da parte delle truppe austriache, senza che alcun compenso abbia mai potuto ottenere, merita almeno il conforto di sapere fin d'ora che, nella costruzione delle ferrovie complementari che la interessano particolarmente, essa pure godrà dei beneficii che col suddetto progetto di legge si vollero assicurare senza distinzione per tutte le provincie del regno.

È perciò che i sottoscritti attendono fiduciosi dalle EE. VV. una parola atta a tranquillizzare le benemerite popolazioni, dalle quali si ebbero conferito l'alto onore di rappresentanti della Nazione: che cioè il Governo del Re, nelle sue proposte e disposizioni sul grave argomento delle nuove costruzioni ferroviarie, confermerà quelle per cui ai tronchi di ferrovia sovra specificati siano applicati i sussidii e le facilitazioni concretate all'articolo 13 del succitato progetto di legge, del seguente tenore:

« Quando Provincie o Comuni, isolatamente o riuniti in Consorzio, intendano costruire il corpo stradale, i fabbricati e gli occorrenti accessorii di una ferrovia con pendenze non superiori al 10 0[00, e con curve di raggio non inferiori a 400 metri, e cederne poi la proprietà allo Stato, il Governo del Re è autorizzato a concorrere nella spesa di costruzione con un sussidio chilometrico non maggiore di lire 2000 per 35 anni, assumendo inoltre le spese del completo armamento della via e delle Stazioni, escluso l'inghiaiamento, ed obbligandosi in pari tempo ad esercitare e far esercitare la ferrovia per proprio conto ».

Roma, aprile 1878.

*Ing.* P. Valsecchi, *deputato al Parlamento* — *Ing.* Luigi Della Croce, *deputato al Parlamento* — *Avv.* Luigi Pissavini, *deputato al Parlamento.*

Ai deputati firmatarii della suddetta lettera, l'onorevole Cairoli ha così risposto:

*Onorevoli Signori,*

Dopo aver esaminato insieme agli onorevoli miei colleghi, i signori Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, la memoria presentatami, mi è grato di poter loro dichiarare, egregi signori deputati, che il Governo del Re non esita a riconoscere come le progettate linee ferroviarie da Pavia a Mortara, da Mortara a Vercelli e da Bressano a Broni, non solo sieno utili alle comunicazioni della provincia di Pavia e delle provincie finitime, ma giovino anche al coordinamento della rete ferroviaria in quella parte del regno.

La coraggiosa iniziativa presa poi dalla Provincia di Pavia per la costruzione di quelle strade ferrate, se torna di grande compiacimento a me, che ho l'onore di far parte di quella rappresentanza provinciale, non riesce meno gradita al Governo, il quale vede formarsi così nelle popolazioni la persuasione, che i miglioramenti delle condizioni locali non devono sempre attendersi come un beneficio dallo Stato, ma giova spesso procurarseli con ponderata misura di sacrifizii.

Ed appunto gli impegni, che la Provincia di Pavia si dimostra pronta ad incontrare, assicurano ad essa il gen-

corso dello Stato, secondo i criterii già adottati in altri casi e che possono formare argomento di legge d'ordine generale, o di legge speciale, ove mai la prima non esistesse. Lo Stato cioè, avendo riguardo all'interesse generale della Nazione nelle linee progettate ed alla gravità degli oneri che si saranno assunti dalla Provincia e dai Comuni, concorrerà nella spesa pel compimento dei lavori, vedrà di garantire i modi dell'esercizio, e contribuirà con un determinato numero di annualità, secondo l'importanza delle singole linee, ed in guisa che i sussidii e le facilitazioni per parte del Governo non sieno inferiori a quelli che erano previsti nel progetto di legge presentato alla Camera dalla precedente Amministrazione.

Io spero che queste mie dichiarazioni saranno accolte con piena fiducia dagli onorevoli deputati dei Collegi di Sannazzaro, di Mortara e di Vigevano, e dalle popolazioni interessate; e gioveranno altresì a sollecitare quelle ulteriori deliberazioni e proposte, le quali mettano in grado il Ministero di promuovere con ogni cura dal potere legislativo i provvedimenti che fossero necessarii.

Prego gli on. deputati, ai quali la presente è diretta, di aggradire i sentimenti di distinta stima e della maggiore considerazione, coi quali loro mi professo

Roma, aprile 1878.

*Dev.mo* BENEDETTO CAIROLI.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 30 aprile.

Non vi garantisco oggi ancora che sia già proprio irrevocabilmente deliberato dal Gabinetto Cairoli l'esercizio governativo delle strade ferrate dell'Alta Italia, perchè quando la politica, un po' per la natura stessa del regime, e moltissimo per la presente nostra situazione parlamentare, cacciata dalla porta, scavalca la finestra ed entra a costituire uno dei principali fattori di una quistione eminentemente ed anzi esclusivamente economico-tecnica, da un momento all'altro le risoluzioni possono mutare. Ma sin d'oggi sono, invece, in grado di garantirvi che le probabilità dell'esercizio governativo stanno a quelle dell'esercizio privato come mille a uno, ed è nel Consiglio dei Ministri fissato per questa sera che, ho assai ragione di credere, verrà presa l'ultima e definitiva decisione e si correrà il rischio della sorte parlamentare, lanciando il dado: *alea jacta est!* E quel solo *uno* di probabilità testè accennatovi, che, in vista di salvare ad ogni costo il *principio*, e in virtù delle continue elaborazioni alchimistiche di Montecitorio, potrebbe per avventura moltiplicarsi come i pani ed i pesci della leggenda evangelica, si riferisce alla proroga per un anno, *mutatis mutandis*, del contratto di esercizio colla Società della Südbahn.

Di maniera che, riepilogando: o lasciare sostanzialmente le cose come stanno sino al 1879; o assaggiare il frutto proibito, anche a rischio di perdere il paradiso del potere! Questo è l'*aut aut* dell'on. Ministro dei lavori pubblici, giusta le mie informazioni. Il concetto d'una nuova Società d'esercizio per un sì breve periodo di tempo venne assolutamente abbandonato come il peggiore degli espedienti.

Provveduto così al *provvisorio* che non ammette dilazioni, si affiderà la cura del *definitivo* a quel celebre dottore, tanto meritamente in voga negli Stati liberi, conosciuto sotto il nome di *Inchiesta*, intorno alle cui modalità nulla è stabilito ancora. —

In pari tempo, ed in eguale misura del problema dell'esercizio, l'on. Baccarini si occupa e si preoccupa del problema delle costruzioni, e il disegno si può già dire bell'e fatto, se non compiuto. Le nuove strade ferrate saranno classificate per categorie, in ordine non già alla loro importanza assoluta di lunghezza e di costo, bensì in ordine al loro interesse o generale della Nazione, ò particolare d'una regione, d'una provincia, d'un circondario, ponendo proporzionatamente a contributo le casse dello Stato, le quali verranno fornite, a questo fine, d'un fondo speciale. Saranno, poco su poco giù, le costruzioni proposte dal Gabinetto Depretis, classificate con criterii diversi, di esecuzione più sicura nel tempo e nei modi: una edizione riveduta e corretta, ma forse diminuita. —

Il progetto per la Stazione definitiva di Ventimiglia, e quello della Stazione di Savona, riferibilmente ai fabbricati ed ai binarii pel servizio dei passeggieri e delle merci a piccola velocità, ottennero testè l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nè il Ministero indugierà ad impartire le volute istruzioni per il più sollecito iniziamento dei lavori. —

Parimenti concederà presto, sotto determinate condizioni, la richiesta facoltà di applicare la locomotiva Krauss all'esercizio del *tramway* da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo, tale essendo il parere dell'anzidetto Consiglio. —

Il quale, per ultimo, esaminò nella scorsa settimana, ed approvò in linea esclusivamente tecnica, proponendovi parecchie varianti, il progetto di massima per una ferrovia da Rocca d'Evandro a Gaeta, di 50 chilometri di lunghezza, e del presunto costo di L. 5,378,993, il materiale mobile ed il servizio del capitale non compresi.—

Completerò il mio bagaglio settimanale, riferendovi alcune massime del Consiglio di Stato in materia di lavori pubblici:

— L'essersi omesso nel Capitolato speciale di determinare la misura dell'interesse competente all'appaltatore sulle somme da lui antecipate per conto dell'Amministrazione, non pregiudica il diritto di conseguirlo, ove concorrano le condizioni all'uopo richieste dal Capitolato generale. Quanto al tasso dell'interesse, s'intende quello stabilito dal Codice civile. (Adun. 2 mag. 77).

— L'atto disciplinare delle condizioni assunte dalla Società anonima per il prosciugamento dei terreni paludosi del 1° circondario di Ferrara, tuttochè, essendo stato approvato per legge, ne faccia parte, non perde il suo carattere di Convenzione regolamentare; e non è tolto al Governo di permettere, per gravi motivi e sotto la propria responsabilità, che nella sua esecuzione si possa derogare temporariamente ed in via di esperimento dall'osservanza rigorosa di taluna delle sue disposizioni, quando, a giudizio degli uomini pratici, non havvi a temere alcun danno.

— È più consentaneo alla legge ed al Capitolato generale il mettere a carico dell'appaltatore, anzichè dell'Amministrazione, la provvista della terra e le occupazioni temporanee; ed è anche più conveniente tale sistema, perchè sottrae l'Amministrazione alle eventualità di maggiori pretese dei proprietarii e fa la profittare del ribasso d'asta. (Adun. 18 mag. 77).

— Il diritto degli espropriati alla retrocessione di quei beni che, in tutto od in parte, non hanno ricevuto la preveduta destinazione, non è perento, se non previa pubblicazione degli avvisi e decorso del termine dalla legge prefisso. La vendita fatta dal Comune senza l'adempimento di tali formalità, è nulla e di nessun effetto.

— Il *visto* ai tipi e disegni prodotti da privati, e il rilascio di ricevuta delle dichiarazioni da essi fatte, sebbene non necessarii, possono essere prescritti nei casi che gli interessati ne facciano richiesta.

— Il debito delle Autorità municipali di provvedere alla pubblica sicurezza implica la facoltà di riconoscere la qualità dei materiali adoperati dai privati nelle loro costruzioni, fafine di prevenire pericoli di danni pubblici; ma i limiti di tale ingerenza non si possono stabilire *a priori*, e vogliono essere determinati nei singoli casi.

— L'art. 166 della legge sui lavori pubblici, il quale commette all'Autorità amministrativa di delimitare l'alveo dei corsi d'acqua a sponde variabili ed incerte, non può avere l'effetto di attribuire alla stessa Autorità la decisione delle questioni di proprietà dei terreni abbandonati dalle acque, uscendo siffatta questione dai limiti della tutela delle acque pubbliche affidata all'Amministrazione nell'interesse generale. B.

## Informazioni Particolari DEL *MONITORE*

Il Comitato esecutivo della ferrovia Verona-Legnago avendo chiesto al Ministero che venga effettuata la visita di collaudo definitivo della detta linea, il Ministero ha incaricato l'ispettore comm. Biglia di procedere alla domandata visita, in concorso dei delegati dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

La visita avrà luogo in uno dei prossimi giorni.

Il Ministro della guerra ha disposto per l'attuazione anche in quest'anno, come nei precedenti, di un corso pratico sull'esercizio ferroviario per parte degli ufficiali di Stato-maggiore, artiglieria e Genio, commissarii ed ufficiali medici.

Sappiamo che questo corso avrà principio nei primi giorni del corrente mese.

In seguito all'ottenuta approvazione governativa, a cui accennavamo nel precedente nostro numero, lunedì, 6 corrente, si aprirà finalmente al pubblico servizio la nuova ferrovia Settimo-Rivarolo, con 6 corse giornaliere tra andata e ritorno, dietro apposito orario già pubblicato.

Dobbiamo poi con piacere accennare che nel giorno 27 aprile la detta linea veniva visitata e percorsa, con piena soddisfazione, da S. A. il Duca di Genova, il quale volle pure contribuire alla costruzione della medesima.

Il principe fece il viaggio con treno apposito, in poco più di un'ora, fermandosi a S. Benigno per visitare l'opera più importante, cioè il ponte obbliquo a 5 archi sul torrente Mallone.

Accompagnavano S. A., oltre il marchese Boyl, gran-mastro della sua Casa, ed alcuni ufficiali d'ordinanza, il Commissario regio per la ferrovia comm. Valvassori, il concessionario cav. Reinfeld, ed il direttore dei lavori ing. Gozzano.

Giunto a Rivarolo, il principe venne ossequiato alla Stazione dal sindaco e dalla Giunta municipale; e quindi S. A. recavasi nel suo Castello d'Agliè, ove invitava le Autorità locali e le persone secolui convenute ad una lauta refezione.

Alle ore 3 pom. il principe ripartiva per Torino, percorrendo di nuovo l'intera linea, che veniva così felicemente inaugurata, benchè senza alcun apparato ufficiale.

L'attuazione delle nuove tariffe italo-svizzere e sud-badesi, via Modane e Peri, ch'erasi preannunciata pel 1° maggio, venne protratta invece al 16 del corrente mese.

La Direzione dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia ha quindi annunciato al pubblico che le attuali tariffe ordinarie e speciali pel servizio diretto italo-bavarese-svizzero-badese del Sud, come pure i prezzi di trasporto pel servizio italo-germanico da e per Lindau, la cui soppressione era stata fissata col 1° di maggio, continueranno invece ad aver vigore sino a tutto il 15 del mese stesso.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Viterbo-Roma** — La *Libertà*, del 28 aprile, scrive:

Siamo in grado di assicurare che nel progetto delle nuove costruzioni ferroviarie sarà compreso immancabilmente il tronco che deve congiungere l'importante città di Viterbo alla Capitale del Regno. L'on. Ministro dei lavori pubblici ha preso, peraltro, una deliberazione giudiziosissima. Facendo ragione alla insistente e legittima domanda di alcuni Comuni perchè si faccia uno studio comparativo fra la linea proposta dal Comune di Viterbo e quella che essi giudicano migliore, il Ministro lascierà impregiudicata la questione, almeno fino a che questi studii non sieno ultimati. Con questo sistema, ispirato ad una lodevole imparzialità, sono in giusta misura tutelati gli interessi di tutti. Non si ritarda la presentazione del progetto di legge, e non si sacrificano i legittimi interessi di Soriano e dei Comuni limitrofi.

**Ferrovia Roma-Sulmona** — Lo stesso giornale scrive:

Questa mattina l'on. Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto una deputazione, andata da lui per raccomandargli di mettere nella prima categoria delle ferrovie da costruirsi, la linea Roma-Sulmona. Facevano parte della Commissione il deputato Pietro Pericoli, i sindaci di Tivoli, di Subiaco e di Avezzano, il signor Cesare dei Conti Pace, come rappresentante del Comune di Tagliacozzo, ed il deputato Angeloni pel sindaco di Sulmona.

Il Ministro, nell'accogliere cortesemente la deputazione, ha risposto all'on. Pericoli essere uno dei suoi più ardenti desiderii la costruzione di questa ferrovia e nel più breve tempo possibile. Relativamente poi allo scopo della deputazione, disse non dipendere da lui il collocare questa linea tra quelle di prima categoria, avendola il suo predecessore classificata nella seconda. Non pertanto, la linea offrendo speciali vantaggi ed in particolare alla Capitale, il Ministro avrebbe fatto in modo che i voti di quelle provincie venissero esauditi.

**Ferrovie Romane** — Il 28 aprile si tenne in Livorno l'annunciata adunanza di azionisti delle Ferrovie Romane, nella sala della Banca.

Fu votata una proposta emendata dal signor avv. Morghen di Firenze, in questi termini:

« L'adunanza delibera di costituirsi in Consorzio di portatori di Azioni delle Ferrovie Romane e Livornesi, con sede provvisoria a Livorno ».

Fu pure votata la proposta seguente: « L'adunanza delibera di invitare il Comitato promotore ad associarsi il sig. Michele Tossizza e adoperarsi a promuovere accordi, raccogliere adesioni e convocare tutti gli azionisti in un'adunanza generale da tenersi in Livorno nel giorno 12 del prossimo maggio, per eleggere il Comitato direttivo centrale e deliberare per quanto altro occorresse ».

**Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.** — Il 24 aprile si tenne l'adunanza generale degli azionisti della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, sotto la presidenza del comm. Laclaire, essendo presenti 305 azionisti, possessori di 5100 Azioni.

Prima di passare all'ordine del giorno, il Presidente comunicò all'Assemblea le pratiche fatte perchè il comm. Ferraris non insistesse nelle dimissioni presentate al Presidente del Consiglio d'amministrazione, allorchè fu nominato Sindaco di Torino: le vivissime istanze fattegli riescirono, con generale rincrescimento, inutili. Rammentò con quanta solleci-

tudine il comm. Ferraris siasi adoperato sempre a pro' della ferrovia, e propose che l'Assemblea gli votasse solenni grazie per la sua benemerenza. Tale proposta venne votata all'unanimità.

La relazione del Consiglio amministrativo ed il bilancio consuntivo del 1877 furono adottati senza discussione. Il bilancio presuntivo pel 1878, portante in saldo pareggiato la somma di L. 493,793, suscitò alcune osservazioni da parte del C. Ceriana, in merito alle quote segnate per interessi ed ammortamento delle 4300 Obbligazioni in circolazione. Alle obbiezioni risposero il Presidente ed il commendatore Massa, il quale ridusse la questione nei suoi più veri termini: non potersi cioè dar dividendi, quando nulla v'ha dividere, e quando si ha da provvedere ad estinzioni di passività.

Infine si procedette alla votazione per la elezione di 5 consiglieri. Scadevano, per dimissione il comm. Ferraris, e d'uffizio i signori Fontana, Borella, Massa Paolo e Trivero.

I voti erano 1331 con 270 votanti. Le Azioni rappresentate furono 7116. Riescirono eletti: Massa Paolo con voti 1223, Arcozzi Masino con 1187, Tensi 1102, Trivero 1078, Anglesio 1049.

**Tramways di Torino** — Nella seduta del 29 aprile al Consiglio comunale di Torino, dovendosi deliberare sulla domanda della Società Belga per la concessione di una nuova linea di *tramway* dalla Piazza Castello per via Roma al borgo San Secondo, la Giunta municipale proponeva di accogliere la domanda, « salvo alla Giunta stessa di stabilire, oltre alla condizione di revoca nel caso si verifichino inconvenienti, tutte quelle altre condizioni speciali che siano del caso, sì pel punto di partenza e di arrivo, come pel tracciato della linea, in analogia a quelle già stabilite per le altre concessioni ».

*Rignon* trova che un *tramway* in via Roma è troppo vicino a quello di via Lagrange, e propone che almeno il punto di partenza pel nuovo *tramway* sia stabilito in piazza San Carlo.

Vorrebbe ancora che la nuova concessione fosse subordinata all'obbligo, finora imposto per le concessioni anteriori, di spingere entro cinque anni l'esercizio fino alla cinta, sì che il *tramway* corra poi alla barriera d'Orbassano.

*Tensi* raccomanda la petizione, già da lui presentata una volta colle firme di 400 interessati, per invitare la Società Belga a far proseguire il *tramway* dal viale di S. Maurizio fino al viale San Massimo e congiungerlo colla linea di Porta Susa. Così si avrebbe *una circonvallazione di tutta la città in tramways.*

*Rossi* e *Noli* fanno altre osservazioni circa il *tramway* della Madonna del Pilone e l'utilità d'imporre alla Società di spingerne l'esercizio fino al ponte di Barra.

*Masino* propone che alla deliberazione della Giunta si aggiungano le seguenti parole: *Con che dal tracciato si elimini il primo tratto tra piazza Castello e piazza S. Carlo.*

Quest'aggiunta prima, e la deliberazione della Giunta poi, sono egualmente approvate dal Consiglio.

**Tramways di Milano** — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 23 aprile p. p., deliberò di approvare il piano regolatore pel tracciato dei *tramways* da concedersi lungo le strade provinciali, traverse o comunali, sino al perimetro esterno della città di Milano, di conformità agli accordi avvenuti coi rappresentanti della Provincia e del Municipio, con la raccomandazione alla Deputazione provinciale per una diramazione della strada Valassina verso Porta Garibaldi e Porta Tenaglia.

Si passò quindi alla lettura del progetto dei Capitolati generali per la concessione dei *tramways* lungo le strade provinciali. I Capitolati sono due: l'uno relativo alle ferrovie a cavalli, e consta di 32 articoli; l'altro si riferisce ai *tramways* con macchine a vapore, e consta di 16 articoli.

Dopo alcune spiegazioni, essi furono ambidue approvati.

— Lo stesso Consiglio approvò pure il Capitolato di concessione al signor cav. Emilio Osculati della Società degli Omnibus, per l'impianto ed esercizio di un *tramway* lungo il tratto di circonvallazione fra Porta Venezia e Porta Tenaglia; ed autorizzò altresì la propria Deputazione a concedere alla Società del *Tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio il prolungamento del suo binario lungo il tratto di circonvallazione da Porta Venezia sino alla località detta la Misericordia.

**Tramway Milano-Saronno** — Leggesi nel *Sole*: Sappiamo che, a cura di un gruppo di possidenti e industriali, vennero fatti gli studii tecnici e statistici per un *tramway*, che dovrebbe percorrere la linea Milano-Rho-Nerviano-Parabiago-San Vittore Olona-Legnano-Busto Arsizio e Gallarate; e che gli ottimi risultati dei medesimi avrebbero già ottenuto l'appoggio materiale e morale di un Comitato, il quale riportò eziandio altre considerevoli adesioni per la sua effettiva attuazione.

A completare il servizio di questo *tramway* pei molteplici stabilimenti industriali del luogo, si sarebbe pensato anche all'apertura di un tronco succursale, che trasporterebbe dalla Stazione ferroviaria di Legnano le materie prime ed i combustibili provenienti da Genova, per recarli ai singoli opificii destinatarii sulla linea.

**Ferrovie in Sicilia** — Scrivono all'*Opinione* da Palermo, 25 aprile:

L'orizzonte si abbuia in Palermo, per le gravi preoccupazioni intorno alla costruzione della ferrovia diretta da Palermo a Catania per Vallelunga.....

Correvano varie voci nel paese sulle intenzioni del nuovo ministro, on. Baccarini, e del Consiglio superiore dei lavori pubblici; ma ecco che ieri l'altro l'*Amico del Popolo*, che tra i giornali di Palermo è il più zelante propugnatore della linea di Vallelunga, pubblica una sua corrispondenza da Roma, nella quale crudamente gli si annunzia che l'on. Baccarini, penetrato della necessità di provvedere senza ulteriore ritardo al bene della Sicilia, farà continuare i lavori di escavazione nel porto di Palermo, e farà di tutto per far presto attuare la linea di congiunzione Palermo-Messina, colmando così gran parte dei desiderii e delle aspirazioni degli abitanti delle due provincie; che però, se prossimamente non si darà principio ai lavori per la linea Vallelunga, ciò sarà a cagione di taluni studii indispensabili a farsi, onde evitare sperpero di denaro e sciupo di tempo; e che a tal uopo si è stabilito l'accesso sui luoghi di una Commissione, composta di uomini tecnici e competentissimi della materia, onde esaminare i terreni prima di dar cominciamento ai lavori.

Questa notizia, niente gradita a Palermo, venne contemporaneamente confermata dal nuovo giornale *Vallelunga od Imere?*, il quale nel suo 4º numero disse che la Commissione visiterà la linea di Vallelunga e la linea delle Due Imere, per iscegliere quindi quella che può assicurare l'avvenire commerciale e industriale di Palermo; soggiungendo però che gli studii delle Due Imere non varranno come scusa al Governo per non far nulla, deciso come è far giustizia al nostro paese, costruendo quella linea diretta che è la più vantaggiosa.

Lascio a voi considerare l'effetto prodotto da questa notizia, secondo la quale tutto tornerebbe di nuovo in discussione qui, dove si era generalmente convinti e si contava che si sarebbe subito posto mano ai lavori della linea Vallelunga.....

Non vi parlo poi dell'agitazione che vi è nei varii Comuni della provincia, i quali non fanno altro che mandare indirizzi e deliberazioni: quantunque di questi atti non si possa tenere alcun conto, essendo ispirati dal proprio interesse, giacchè taluni, in nome dell'opinione pubblica, reclamano la linea di Vallelunga, altri quella delle Due Imere.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo**. — Secondo il rapporto del Dipartimento federale delle ferrovie, alla fine di dicembre 1877 erano state versate alla Società del Gottardo le seguenti somme:

1° Sul capitale-Azioni di 34 milioni . Fr. 22,361,494
2° Sul capitale-Obbligazioni di 68 milioni » 48,000,000
3° Sulle sovvenzioni degli Stati per i 5 primi anni di costruzione . . . . . . . . » 36,188,288
Totale Fr. 106,549,782

dei quali ne vennero impiegati circa franchi 85,350,000 per lavori, in modo che rimane ancora disponibile una somma di franchi 21,199,782. In questa cifra è compresa la cauzione di dieci milioni depositati fra le mani del Consiglio federale, e l'anticipazione di fr. 4,787,795 fatta al sig. Favre per installazioni; rimangono quindi disponibili 6,411,987 franchi in numerario.

I Cantoni di Zugo e del Ticino non hanno ancora pagati i fr. 452,849 per la loro parte del quinto anno di costruzione.

— La Conferenza dei delegati di alcuni Cantoni della Svizzera orientale ed occidentale, convocata dal Governo di Vaud onde concertarsi sulla questione della ferrovia del Gottardo, aveva luogo il 25 del p. p. mese in Losanna. Il Cantone di Vaud vi era rappresentato dai consiglieri di Stato Estoppey e Berney.

— La Municipalità di Lugano ha inoltrato al Gran Consiglio una lunga memoria in punto alla piena esecuzione del trattato internazionale 15 ottobre 1869 relativo alla ferrovia del Gottardo. Eccone le conclusioni:

« Per tali considerazioni, questa Municipalità prega e domanda che il Gran Consiglio:

« 1° Rifiuti la sua adesione al Protocollo finale di Lucerna 12 giugno 1877;

« 2° Di conseguenza, rifiuti il concorso del Cantone nel contributo svizzero degli 8 milioni proposto in detto protocollo, ed il pagamento delle rate di sussidii già votati, finchè non ottenga valide garanzie per la costruzione della linea Bellinzona-Lugano ».

— Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 24 aprile p. p., doveva a trattare sul seguente argomento:

« Informazioni e proposte circa un aumento, raccomandato dall'Autorità governativa, al contributo della Provincia nelle spese per la costruzione della ferrovia del San Gottardo ».

Il relatore, consigliere Carmine, terminava il suo rapporto colle seguenti proposte:

« Presa in esame la domanda fatta dal Governo perchè venga deliberato un congruo aumento al primitivo contributo della Provincia a favore della ferrovia pel valico del San Gottardo;

« Considerando che, non essendosi verificata la condizione del compimento della linea Bellinzona-Lugano-Chiasso entro l'anno 1875, alla quale era vincolato il sussidio di un milione votato nella seduta del giorno 22 maggio 1870, questo non può ritenersi obbligatorio per la Provincia, senza l'intervento di una nuova deliberazione;

« Considerando che non si può giudicare se e come verranno soddisfatti gli interessi della Provincia di Milano, fino a quando il Governo non abbia determinato quali debbano essere le linee di raccordo tra la ferrovia del San Gottardo e la rete ferrovia italiana;

« Il Consiglio provinciale di Milano delibera per ora di passare all'ordine del giorno sulla domanda del Governo, relativa ad un sussidio a favore della ferrovia del Gottardo; rinnovando alla Deputazione provinciale la raccomandazione già fatta colla propria antecedente deliberazione 30 novembre 1873, onde procuri con efficace insistenza di ottenere che, nella scelta della linea occidentale di accesso al San Gottardo, venga prescelto un tracciato che rispetti convenientemente gl'interessi della Provincia di Milano e si spinga ad oriente, almeno fino a Gallarate, toccando quella città in modo utile per essa e pel movimento che da Milano vi deve affluire; ottenuto un tale intento in modo a proprio giudizio soddisfacente, il Consiglio si riserva di provvedere alla ricostituzione nel proprio bilancio di un congruo concorso ».

Questa proposta fu senza discussione approvata all'unanimità.

— Il 23 aprile cessava di vivere in Lucerna il sig. Giovanni Weber, direttore della ferrovia del Gottardo.

Il Gran Consiglio di Berna delegò a rappresentarlo ai funerali in Kirchbergh (Alta Argovia) sua città natale, i signori Jollissaint e Vogel; il Governo, dal canto suo, v'inviò i signori Bodenheimer e Kilian.

Il Weber era popolarissimo nel Cantone di Berna; egli ebbe parte attiva nei lavori d'asciugamento del Seeland e della valle dell'Hasli, e riorganizzò l'amministrazione forestale cantonale. Da più anni deputato di Berna al Consiglio degli Stati, fu nel 1875 chiamato alla direzione della Società del Gottardo. In quanto alla ricostituzione di questa impresa, egli era partigiano del sistema di raccordamento delle teste di linea di Fluelen e Lucerna mediante battelli a vapore, sistema che non riuscì però a far prevalere nella Conferenza di Lucerna.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 34, dal lato di Airolo m. 21.10; in totale m. 55.10, cioè m. 7.87 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici, on. De Freycinet, ha diretto al Presidente della Repubblica un rapporto, in data 27 aprile, in cui espone lo stato dei lavori delle Commissioni regionali, istituite coi decreti del 2 e del 15 gennaio scorso, per preparare il compimento della rete delle strade ferrate e delle vie navigabili.

« Sino da oggi (egli dice) si può prevedere che il risultato finale si allontanerà di poco da quello da me indicato come probabile nei rapporti che precedevano i citati decreti. Io credo che il numero dei chilom. di ferrovie da classificare supererà soltanto di 500 la cifra prevista, e che l'ammontare dei lavori non eccederà di 100 milioni la somma che dev'esservi destinata. In totale, il paese si troverà di fronte ad un sacrificio di 4 miliardi e 200 o 300 milioni, da ripartire tra lo Stato e le grandi Compagnie entro un periodo prudentemente calcolato; dopo il quale, esso possederà un complesso di mezzi di trasporto, che non la cederà a quello di alcuna nazione del mondo.

« Le conclusioni presentate a tale proposito dagli uomini serii ed illuminati, così del Corpo dei ponti e strade, come del Consiglio di Stato, ch'erano stati incaricati di ben chiarire la questione, sono tali da inspirare al paese una grande risoluzione ad accingersi alla vasta ed utile impresa offerta alla sua attività. Il patriottismo delle Camere accoglierà con favore, io ne sono convinto, i progetti di legge, che tra breve saranno loro sottoposti a tale scopo ».

— Il Ministro suddetto autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Est ad aprire all'esercizio, dal 25 aprile, la linea da Aillevillers a Lure (lunga chil. 30.510) ed il tronco da Longwy a Villerupt (lungo chil. 17.710).

**Ferrovie belghe.** — Secondo il *Monit. des intér. mat.*, il Governo doveva ieri presentare alla Camera dei rappresentanti il progetto di legge pel riscatto delle ferrovie: Bruges-Blankenberghe, Ostenda-Armentières, Eecloo-Anversa, Ovest Belga, Lokeren-Selzaete, e Lichtervelde-Furnes.

Per alcune di queste linee è difficile stabilire esattamente il valore delle rispettive Obbligazioni, in attesa dell'esito delle liti pendenti, che può aumentare o diminuire il valore della stima fatta dal Consiglio d'amministrazione. Ecco però il valore approssimativo di ciascuna Obbligazione, da pagarsi dallo Stato in rendita belga 4 0[0 al pari:

Bruges-Blankenberghe fr. 225, Ostenda-Armentières fr. 145, Eecloo-Anversa fr. 85, Lokeren-Selzaete fr. 150, Lichtervelde-Furnes fr. 145. Quanto all'Ovest Belga, la Convenzione pel riscatto non fu ancora firmata, per la opposizione dei portatori di Obbligazioni della 1ª serie; ma il Governo spera di vincere la difficoltà, facendo agli obbligazionisti della 2ª serie le migliori condizioni possibili.

Per ora non si parla del riscatto della linea da Dunkerque a Furnes. Essendo questa linea internazionale, le trattative pel riscatto da parte dello Stato e della Compagnia della ferrovia del Nord francese devono farsi in via diplomatica, il che richiede un certo tempo. È però probabile che, in seguito allo scioglimento, col 1° giugno prossimo, del Sindacato per l'esercizio delle ferrovie nelle Fiandre, codesta linea soccomberà alla sua triste fine. Il Governo

belga e la Compagnia del Nord francese dovranno, senza dubbio, assicurarne l'esercizio, fino ad una Convenzione definitiva.

**Ferrovie tedesche** — La *Nord-All. Zeitung* scrive: La notizia che il Ministro del commercio abbia intenzione d'introdurre dei cambiamenti nella sua amministrazione e che voglia creare una Direzione speciale per tutte le ferrovie prussiane, è priva di fondamento, secondo quanto ci viene assicurato.

— I giornali dicono che il Governo, in seguito alla deliberazione delle Camere che hanno votato un credito per la costruzione di nuove ferrovie, ha stabilito di emettere 60 milioni di marchi in Consolidato prussiano 4 0[0.

— Sono inesatte le voci che corrono sulla vendita della ferrovia Berlino-Stettino.

— Il *Berliner Actionär* scrive che il Ministro del commercio ha autorizzato il 20 aprile la Direzione delle ferrovie dello Stato ad introdurre un cambiamento nella tariffa diretta del legname coll'estero, a trattare in proposito colle Ferrovie nazionali ed estere, e nello spazio di due mesi dovrà fargli rapporto sui resultati di queste trattative.

**Ferrovie austro-rumene** — Un dispaccio da Vienna annunciò in questi giorni che il Governo austro-ungarico ha fatto trasmettere al Gabinetto rumeno delle proposte concilianti circa il compimento della linea ferroviaria che deve collegare la Transilvania a Bukarest. Il Gabinetto rumeno non avrebbe ancora risposto.

Codesto dispaccio riguarda, senza dubbio, i negoziati relativi al non subordinare all'inaugurazione della linea di Transilvania (ferrovia di Kronstadt) l'apertura della linea diretta Vienna-Bukarest per Temeswar ed Orsova.

Lo stesso dispaccio aggiunge che la linea Temeswar-Orsova è già compiuta, e sarà inaugurata verso la fine di maggio. Però questa notizia è in ritardo; poichè la linea medesima è compiuta già da parecchi mesi, e la sua apertura è fissata, com'è noto, al 18 maggio corrente. La quistione attuale non riguarda più l'apertura di questa linea, ma bensì la congiunzione ufficiale di essa colle ferrovie rumene; ed è a tale scopo che si sta trattando.

**Ferrovie spagnuole** — Il Governo spagnuolo ha presentato al Congresso un progetto di legge per un credito di 5 milioni di franchi per compiere la costruzione delle linee del nord-ovest della Spagna. Questo progetto venne passato all'esame di una Commissione parlamentare.

**Ferrovie americane** — Leggiamo nell'*Eco d'Italia* di Nuova York:

La Compagnia ferroviaria Reading, nella Pennsylvania, ha inviato all'Esposizione di Parigi un campionario di carbon fossile, centocinquanta tonnellate assortite delle differenti qualità e gradi, e con esso una locomotiva nuovissima, con perfezionamento alla caldaia, or ora patentato.

Alla locomotiva vi ha annesso l'apparato per la combustione della polvere del carbon fossile, ed il tutto fu mandato in Francia sul piroscafo della stessa Compagnia, il *Pottsville*, che portò pure quattro operaj incaricati di quella utile esposizione, nonchè parecchi cittadini di Reading, che visiteranno puranco l'Italia.

— Nelle vicinanze di Slatington, sulla ferrovia Lehigh-Valley, avvenne, negli scorsi giorni, uno scontro tra due convogli, cioè uno di merci e l'altro carico di petrolio. Mentre il treno merci sostava per alcune avarie, il convoglio di petrolio lo investiva con grande velocità; ciò produsse lo scoppio della locomotiva e l'incendio di centinaia di barili e tini di petrolio. In brevi istanti, i due treni furono avvolti nelle fiamme, le quali, estendendosi per lungo tragitto, distrussero un ponte, la vicina Stazione ferroviaria, un opificio metallurgico ed altri edificii.

Sei frenatori perirono nella voragine, mentre circa cinquanta persone versano in pericolo di vita per lesioni riportate.

— Un dispaccio da Nuova York, 24 aprile, reca:

La Ferrovia dell'Eriè è stata venduta oggi, per aggiudicazione, in seguito ad un sequestro immobiliare eseguito per una somma di sei milioni di dollari. Essa è stata ricomperata dagli azionisti, nell'interesse della ricostituzione del loro Comitato.

# Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggesi nella *Libertà*:

Il signor Morosi, fedele agli impegni presi, ha cominciato colla nuova settimana la demolizione della proprietà Torlonia sulla piazza di Venezia e lungo la Via di S. Romualdo.

Anche i lavori di demolizione delle altre case procedono con lodevolissima alacrità, ed annunziamo con piacere che nella settimana prossima cominceranno quelli per la demolizione del palazzo Senni. Frattanto il Municipio ha fatto spostare tutti i fanali a gaz, esistenti lungo le vie che dovranno essere allargate.

**Lavori idraulici a Roma.** — Leggiamo nella *Libertà*, del 25 aprile:

Ieri l'on. Ruspoli, accompagnato dall'assessore Bracci e dall'ingegnere Vescovali capo dell'Ufficio idraulico del nostro Municipio, si è recato a Pantano, fuori di Porta Maggiore, per visitare le sorgenti dell'acqua di Trevi ed i lavori che si stanno facendo per il restauro dell'acquedotto.

La diminuzione dell'acqua della mostra della grande fontana di Piazza di Trevi, lamentata da moltissimi, è causata, prima dai lavori di restauro, secondo dalla scarsezza delle pioggie durante l'inverno, ed in terzo luogo dalla collocazione delle cassette idrometriche.

È noto che pel passato, quando l'acqua di Trevi diminuiva per l'una o per l'altra causa, tutti i singoli utenti risentivano il danno di questa diminuzione; colla collocazione per ogni proprietario della relativa cassetta idrometrica, ciascuno di essi riceve regolarmente la sua quantità d'acqua; e se la diminuzione avviene, essa non disturba più i proprietarii, ma danneggia soltanto la mostra della grande fontana. Ecco perchè la diminuzione dell'acqua alla fontana di Piazza di Trevi e ora maggiormente accertata.

Del rimanente, la questione dei restauri all'acquedotto Vergine è importantissima. I lavori da farsi sono di non lieve momento; si tratta, che con tutta la buona volontà ed intelligenza degli egregi impiegati dell'Ufficio idraulico alcuni tratti dell'acquedotto non sono mai stati visitati. Chi può determinare la quantità d'acqua che si perde per la campagna e sottoterra? poichè in alcuni punti l'acquedotto passa a otto o dieci metri sotto il piano delle campagne. È necessario quindi uno studio serio e dei lavori anche più serii, prima che tutta l'acqua Vergine, che emana dalle sorgenti, possa giungere in Roma.

**Lavori del Tevere** — Scrivono da Roma alla *Nazione*:

La Commissione mista per la sistemazione dei lavori del Tevere ha posto termine ai suoi lavori, ed ha incaricato una sotto Commissione, composta degli ingegneri Canevari e Bracci, affidandole il mandato di compilare una relazione da presentarsi all'on. Ministro dei lavori pubblici.

La relazione conterrà la storia delle opere fin qui fatte, e metterà in evidenza varie circostanze, che contribuirono a non far procedere i lavori coll'attività desiderata.

**Palazzo per l'Esposizione permanente in Roma** — La Giunta superiore di belle arti, in unione ai membri straordinarii chiamati in seno alla medesima da S. E. il Ministro della pubblica istruzione, ha annullato il giudizio della Commissione, che si riferisce al concorso del Palazzo per la mostra permanente di belle arti in Roma.

La Giunta era composta dei signori: Mussini, Ciseri, Boito, Micheli, Aleardi, Prati, Montiroli e Morelli.

— Su questa deliberazione della Giunta superiore del Ministero dell'istruzione pubblica, nella seduta del 26 aprile al Consiglio comunale di Roma, il cons. Ferrari interpellò il Sindaco, osservando che, sebbene fosse devoluto al suddetto Ministero il conferimento del premio, pure, avendo

concorso il Ministero, il Comune e la Provincia alla formazione del Giurì, dovevansi riferire anche a questi Corpi le divergenze insorte.

L'on. *Ruspoli*, ff. di sindaco, assicurò il Consiglio che il Comune non s'interesserà di ciò che accade circa al premio presso il Ministero, da cui non ha avuto alcuna comunicazione ufficiale. Disse di aver saputo che il progetto n. 50 era stato il prescelto, e dietro ciò aver invitato l'autore e l'Ufficio tecnico a mettersi d'accordo circa gli studii necessarii per l'esecuzione; e su questa base proseguirà, desiderando vivamente che presto s'incominci, e che la sua idea di porre la prima pietra il giorno dello Statuto abbia il suo effetto. — Con ciò l'interpellanza rimase esaurita.

— La Deputazione provinciale decise poi d'inviare due dei suoi membri, il conte Campello e l'avv. Aureli, dal Ministro della istruzione pubblica, per informarsi del valore delle voci che corrono circa il suddetto voto della Commissione. Il conte Campello e l'avv. Aureli sono stati incaricati di riferire al Ministro che, qualora quelle voci fossero fondate, è intendimento della Provincia di protestare contro l'operato del Ministero.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 17 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 23 aprile p. p.), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Forlimpopoli (provincia di Forlì) col titolo di *Società anonima per la filatura della seta in Forlimpopoli*, colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 15,000 diviso in 150 azioni da L. 100 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

**Concessione di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 24 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 24 aprile p. p.) è concessa facoltà agl'individui e ditte commerciali indicate nell'annesso elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 5 concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 nella provincia di Massa, 1 Como, 1 Bergamo, 1 Verona); 5 concessioni d'acqua per *irrigazione* (3 prov. di Mantova, 1 Padova, 1 Catanzaro); 1 concessione d'acqua per *usi industriali* (prov. di Udine); 1 concessione per occupazione di *spiaggia lacuale* (sottopref. Lecco).

**Industria veneta.** — Il R. Istituto Veneto di scienze lettere ed arti annuncia che anche per quest'anno furono assegnate con Decreto ministeriale L. 1500 per incoraggiare l'industria veneta. L'Istituto, cui è affidato il modo di disporle, intendendo di cooperare ai generosi propositi del Ministero e di trarne il migliore vantaggio, deliberò di aggiungere, per parte sua, altre distinzioni, oltre a quelle che saranno accompagnate dal sussidio in danaro.

Dietro ciò, le premiazioni si divideranno nelle seguenti categorie:

1° *Diplomi d'onore*, che non potranno essere più di due.
2° *Premii d'incoraggiamento*, a ciascuno dei quali sono fissate italiane L. 500, e che non possono essere più di 3.
3° *Menzioni onorevoli*, il numero delle quali è indeterminato.

Il concorso è aperto a tutti quei fabbricatori e manifattori delle provincie venete, che si presentassero colla introduzione di nuove industrie, o con utili innovazioni o miglioramenti, la cui importanza sia sancita da pratica attuazione.

Essi dovranno nella loro istanza indicare se aspirino indistintamente a qualunque siasi premio, o se limitino la domanda ad uno di essi in particolare.

La Commissione aggiudicatrice dei premii e delle mentovate onorificenze, a parità di circostanze, prenderà in particolare considerazione il titolo di quelli che, durante l'intiero anno, avessero contribuito al decoro dell'Esposizione, aperta al pubblico tutte le domeniche nel Palazzo Ducale.

Gli aspiranti potranno presentare la loro domanda sino a tutto il 30 giugno dell'anno corrente; e la proclamazione de' premiati avrà luogo nella solenne adunanza che l'Istituto terrà nel giorno 15 agosto p. v.

**Ponte sul Cellina** — Scrivono da Montereale-Cellina, 12 aprile, al *Rinnovamento*, e riferiamo ad onore dell'industria nazionale:

Pel remoto Comune di Montereale-Cellina il giorno 5 del corrente aprile fu giorno di vera festa; questi terrazzani vedevano giungere i primi pezzi del *loro* ponte, giusta aspirazione di oltre sessant'anni.

In Italia certamente, e forse anco in Europa, un ponte metallico a *sesto circolare scemo*, eguale al nostro, credo non abbia riscontro; e desterà, non v'ha dubbio, la curiosità anche nei tecnici più distinti.

Ecco, per sommi capi, gli estremi numerici principali di questo ponte ardito, snello e gigantesco ad un tempo:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Altezza dell'imposta dal livello della M.a Magra | M. | 5,200 |
| 2. | Corda dell'arco | » | 83,680 |
| 3. | Saetta | » | 10,700 |
| 4. | Raggio di curvatura intradossale | » | 95,900 |
| 5. | Raggio di curvatura pel profilo longitudinale della Carreggiata | » | 1000,000 |
| 6. | Larghezza libera della carreggiata fra i due parapetti | » | 3,000 |
| 7. | Sopraccarico uniformemente distribuito per ogni metro quadrato | Chil. | 400 |

8. Resistenza al centro: un carro a due assi portante il peso di tonnellate 4.
9. Peso complessivo della parte metallica, tonnellate 66 circa.
10. Spinta orizzontale rispetto a ciascheduna delle due spalle, pressochè tonnellate 200.

L'illustre ingegnere che ne diede il bellissimo progetto, la Società Tardy, Galopin-Süe et Jacob che lo costrusse nelle proprie officine in Savona, il solerte sig. Danzas, alla cui non comune abilità venne affidata, in unione all'egregio sig. Galileo Fabris, la relativa montatura sotto la direzione del distinto ingegnere Vanin Alessandro, credo non possano non offrire una seria guarentigia perchè l'opera debba riuscire perfetta.

**Pagamento di rendita.** — La Direzione generale del Tesoro ha pubblicato il seguente avviso:

Per le considerazioni medesime che consigliarono, nei precedenti semestri, l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 per 100, il sig. Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato, per il semestre scadente al 1° luglio 1878, abbia luogo a cominciare dal giorno 25 del mese di aprile.

**I prodotti della Regìa dei tabacchi.** — I proventi del mese di marzo non hanno confermato nè punto nè poco le previsioni d'aumento calcolate dal Ministero Depretis come conseguenza delle aumentate tariffe. Eccone le cifre: Riscossioni del marzo 1878 . . L. 10,780,994.57
id. id. 1877 . . » 11,161,952.75

Diminuzione nel marzo 1878 . . . L. 380,958.18

Però, essendo notato come supplemento di riscossioni nei mesi di febbraio e marzo, per effetto di pareggio, il prezzo tra le vecchie e le nuove tariffe sul fondo di dotazione nei magazzini al 2 febbraio scorso per la somma di L. 576,200.19, la diminuzione si converte in aumento di L. 195,242.01.

Riuniti i tre primi mesi insieme, si ha un prodotto pel 1878 di L. 31,490,561.75, che, confrontato col primo trimestre 1877 (L. 32,384,691.72), offre una diminuzione di L. 894,129.97 pel 1878.

Per ora adunque le speranze d'aumento sono interamente fallite. Vedremo in seguito se vi sarà miglioramento.

L'amministrazione della Sicilia è tenuta a parte. Essa ha dato pel 1° trimestre 1878 L. 1,858,757,12 e pel 1877 lire 1,894,954.83. Donde la leggiera diminuzione di L. 36,197.71.

Le provincie che presentarono diminuzioni rilevanti sono: Alessandria (L. 21,547.20), Bergamo (L. 29,046.30), Caserta (L. 21,421.80), Como (L. 44,502.50), Firenze (L. 37,924.88), Genova (lire 25,263.35), Lecce (lire 22,493.95), Milano (lire 29,319.14), Novara (lire 15,914.90), Reggio Calabria (L. 15,656.40), Salerno (L. 15,360.80) e Torino (L. 48,657.80).

**Servizio postale marittimo.** — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato il seguente avviso:

Le corrispondenze originarie dell'Italia a destinazione di qualsiasi paese d'oltre mare, possono aver corso per mezzo dei piroscafi mercantili, sia nazionali che esteri, ai prezzi della tariffa per l'interno del Regno, oltre al diritto fisso da corrispondersi al capitano del bastimento, che è di centesimi 10 per le lettere e di centesimi 5 per ogni pacco di campioni e di stampe.

Tale francatura però non è valevole che fino al porto di imbarco, ed è indispensabile che la soprascritta porti l'indicazione: *Per mezzo dei piroscafi mercantili.*

Gli oggetti raccomandati non sono accettati.

**Vagoni-ambulanza.** — La *Riforma* dice che in questi giorni, alla Stazione di Roma, fu provato un nuovo vagone-ospedale, che è stato fatto costruire dal Comitato della Croce rossa dei cavalieri Gerosolimitani. Vi assistevano il principe di Campagnano presidente del Comitato, molti cavalieri di Malta, ed alcuni ufficiali d'amministrazione e sanitarii del nostro esercito. Il vagone fu da tutti riconosciuto comodo ed utile per il trasporto dei feriti, sicchè il Comitato ne farà costruire varii a sue spese.

**Il telefono Righi a Milano.** — Leggiamo nella *Perseveranza*:

Sabbato sera, il prof. Augusto Righi fece, nell'aula della Società d'incoraggiamento, l'annunciata esperienza col nuovo telefono di sua invenzione.

L'esperienza riuscì splendidamente; e per quanto si avesse già notizia dei bei risultati ottenuti dal Righi, l'aspettativa di ognuno fu largamente superata. La voce parlata, nonchè il canto ed i suoni, che col telefono di Bell non possono udirsi che applicando l'orecchio al ricevitore, furono percepiti distintamente in tutta l'estensione dell'aula da più continaia di persone insieme.

Il pubblico dimostrò con vivi applausi la sua ammirazione al giovane fisico bolognese, il cui nome, già chiaro fra gli scienziati, sembra destinato a diventar popolare per il notevole progresso da lui arrecato a questa meravigliosa applicazione dell'elettricità.

Il Righi non ha ancora pubblicato il suo sistema, la cui descrizione fu consegnata in plico suggellato all'Accademia di Bologna.

Sappiamo che egli è stato recentemente invitato anche a Parigi per dar saggio del suo apparecchio.

**Miniere in Sicilia.** — La *Riforma*, del 29 aprile, ha da Palermo:

L'altro ieri vi fu una riunione fra varii dei principali proprietarii e coltivatori di miniere, radunatisi per avvisare ai mezzi che potrebbero alleviare la crisi che travaglia la industria degli zolfi. La riunione ebbe luogo presso l'avv. Guarneri. V'intervennero i signori Florio, Lo Giudice, Amato, Pace, Sapio, Giaccheri, Scalia ed altri. Deliberarono di costituirsi in Comitato promotore per la fondazione di una Società anonima, la quale per ora, col modesto capitale d'un milione, abbia per iscopo di fare delle anticipazioni ai proprietarii e coltivatori di miniere sovra pegno, od effetti cambiarii accreditati: salvo alla detta Società di scontare dappoi i titoli suddetti presso il Banco di Sicilia per rinnovare di continuo l'impiego del capitale.

**Miniere nell'Egitto.** — Il *Times* ha da Alessandria, 24 aprile:

È tornato dal Cairo il capitano Bourton, il quale comanda la spedizione inviata dal Kedivè ad esaminare le miniere del territorio di Midian. Egli ha percorso per terra 500 miglia, e porta seco 25 tonnellate di esemplari di minerale ove son racchiusi l'oro, l'argento, il rame, lo stagno ed il piombo. Il capitano Bourton ha pure trovato tre miniere di zolfo, tre di turchine, grandi depositi di gesso, sale di rocca e salnitro. Egli si reca in Inghilterra a prendere gli accordi per lavorare alle miniere per conto del Kedivè.

**Nuove miniere in America.** — Leggiamo nel l'*Eco d'Italia* di Nuova York;

Dalle regioni alpestri delle *Black Hills* ci giungono notizie di favolose scoperte di nuovi strati di oro, il cui prodotto netto è valutato ad un milione di dollari al mese. Furono pure scoperti strati di carbon fossile e molte sorgenti petrolifere ed ove, due o tre anni sono, non vi erano che poche tribù indiane, ora vi ha una popolazione civile di 25,000 abitanti, mentre fra breve vi saranno aperte due ferrovie pel trasporto di passeggieri e merci.

**Esposizione universale di Parigi.** — Scrivono da Parigi, 23, aprile, alla *Libertà*:

Per quanto riguarda i mezzi di locomozione sino al Trocadero o al Campo di Marte, v'è molta scelta.

Oltre al cavallo di S. Francesco, che ha il vantaggio di farvi fare una buona passeggiata e sarà usato da molti, ed ai *fiacres* a 1 franco 50 la corsa, e 2 franchi l'ora — avremo gli Omnibus a 6 soldi — e la ferrovia dell'Ovest, che farà pagare 20 soldi per l'andata e il ritorno.

E come se tutto questo non bastasse, dal Ponte di Jena alla porta del Palazzo dell'Esposizione verrà stabilito un servizio speciale di carrozze a motore idraulico.

Il tragitto è di circa 400 metri colla pendenza del 10 per 100 — cosa che lo rende molto penoso per le vetture ordinarie ed anche pei pedoni — e verrà percorso in meno di un minuto. Ogni convoglio sarà composto di 3 carrozze, capace di 55 persone ciascuna, e che si muoveranno senza bisogno di rotaie, cioè per mezzo di un motore idraulico.

A proposito di locomozione. Gli Inglesi — da gente pratica, e per facilitare il trasporto degli oggetti — hanno già stabilito nella loro sezione una strada ferrata. Vi meravigliereste se tutto quanto il Palazzo e le sue dipendenze fossero allacciate da una fitta rete ferroviaria, che toccherebbe tutti gli angoli più riposti, e permetterebbe di stabilire dei « *viaggi circolari attraverso l'Esposizione*? ».

Si risparmierebbe molta fatica, e pei tanti che non sanno fare un passo senza il cicerone, l'itinerario, e la guida Bedoecker alla mano, questi viaggi presenterebbero una grande utilità......

Sempre a proposito di ferrovie e di locomozione, i treni, che faranno servizio fra Parigi e il Palazzo dell'Esposizione, saranno muniti del nuovo freno, che recenti esperienze hanno dimostrato eccellente. I freni ordinarii delle carrozze sono muniti di un tubo che, mediante giunture di caoutchou, comunica direttamente colla locomotiva. In caso di bisogno, il macchinista rovescia entro questo tubo una parte del vapore, che giunge in un istante fino all'estremità del treno ed agisce sui freni delle varie carrozze. In cinque secondi il treno è fermato, sopra uno spazio minore di 10 metri.

**Pubblicazioni.** — L'egregio ing. Gio. Sacheri, direttore dell'accreditato periodico tecnico mensile *L'Ingegneria civile*, che si pubblica da 4 anni in Torino, si è ora proposto di aggiungere al periodico stesso uno speciale supplemento col titolo: *Le costruzioni moderne di tutte le nazioni all'Esposizione Universale di Parigi del* 1878.

Non sarà una delle solite illustrazioni d'occasione, ma uno *studio critico comparativo*, molto importante ed utile specialmente per gli studiosi dell'ingegneria e delle arti industriali; il quale abbraccerà tutte le costruzioni civili moderne, dall'elegante padiglione di campagna ai piccoli alberghi, mercati e stabilimenti industriali, nonchè i migliori tipi di ponti, ferrovie economiche e *tramways*, coi relativi materiali di costruzione e decorazione, ed apparecchi di armatura e disarmo.

L'opera uscirà anche separatamente, a comodo dei non abbonati al suddetto periodico, e consterà di un bel volume in 4.°, di 24 fogli di testo e di 50 tavole litografate, oltre a numerose incisioni e fotolitografie inserite nel testo. Si pubblicherà a fascicoli, con apposita copertina in caratteri elzeviriani ed ottima carta, ed il prezzo totale è fissato in L. 20 pei sottoscrittori. Le domande di associazione debbono essere dirette agli editori Camilla e Bertolero in Torino (via Ospedale, 18), presso i quali si pubblica pure il detto periodico *L'Ingegneria Civile*.

Tra pochi giorni uscirà il 1° fascicolo, che conterrà oltre, il testo con più di 30 incisioni, 5 tavole litografate, di cui una bellissima in cromolitografia, rappresentante la facciata della Sezione italiana, che vedesi già esposta nelle vetrine del Maggi in Torino.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 16ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 16 *al* 22 *aprile* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3507 | 3436 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 691,187.85 | 773,320.45 | » | 82,132.80 |
| Merci a grande velocità . . | 206,681.75 | 199,473.60 | 7,208.15 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 868,976.05 | 814,329.10 | 54,646.95 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,766,845.45 | 1,787,123.15 | » | 20,277.70 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,717.70 | 17,076.65 | 641.05 | » |
| Totale della settimana . . . | 1,784,563.15 | 1,804,199.80 | » | 19,636.65 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 22 *aprile* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 10,238,986.15 | 9,920,741.25 | 318,244.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 3,100,263.20 | 3,003,003.25 | 97,259.95 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 12,395,526.54 | 12,549,458.83 | » | 153,932.29 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 25,734,775.89 | 25,473,203.33 | 261,572.56 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 214,230.15 | 227,177.45 | » | 12,947.30 |
| Totali . . . . . . . . . | 25,949,006.04 | 25,700,380.78 | 248,625.26 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 16ª settimana | 501.09 | 519.36 | — 18.27 | — 3.52 |
| Prodotti totali . . . . . . | 7,338.12 | 7,413.68 | — 75.56 | — 1.02 |

## Strade Ferrate Meridionali

12ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercitl | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 334,650.75 | 231.43 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 356,519.42 | 246.56 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 21,868.67 | — 15.13 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 4,079,815.81 | 2,821.45 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 4,813,859.88 | 3,329.09 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 734,044.07 | — 507.64 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. esercitl | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 138,095.19 | 121.24 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 116,179.30 | 107.97 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 21,915.89 | + 13.27 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139.— | 1,631,934.13 | 1,432.78 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,542,998.20 | 1,434.01 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 88,935.93 | — 1.23 |

## Strade Ferrate Romane

5ª Settimana — *Dal* 29 *al* 4 *febbaio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercitl | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 452,754.98 | 14,342.41 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 465,253.79 | 14,738.18 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 12,498.81 | 395.77 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 febbraio 1878. | 1,646 | 2,813,401.35 | 17,824.82 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 2,369,274.61 | 15,010.99 |
| Aumento . . . . . . . | — | 444,126.74 | 2,813.83 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Strade Ferrate Sarde

*Prodotti del* 1° *trimestre* 1877-78 *depurati dalle tasse governative.*

| TITOLI DIVERSI | ANNO 1877 | ANNO 1878 | DIFFERENZA in più | DIFFERENZA in meno |
|---|---|---|---|---|
| Chilom. in esercizio | 198 | 198 | » | » |
| Viaggiatori . . . . | 110,020.15 | 108,064.07 | » | 1,956.08 |
| Merci a G. Velocità | 11,599.38 | 11.832.14 | 232.76 | » |
| id. a P. Velocità | 84,045.75 | 82,100.94 | » | 1,944.81 |
| Introiti diversi . . | 11,891.77 | 9,987.58 | » | 1,904.19 |
| Totali . . . | 217,557.05 | 211,984.73 | 232.76 | 5,805.08 |

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii furono poco curati anche nella scorsa settimana. Le Azioni Meridionali s'aggirarono sul 340 al 343; le Obbligazioni relative sul 245 al 244.50; i Boni sul 576.50.

Le Sarde, della serie A, si negoziarono al prezzo di 241 a 241.50; quelle della serie B, a 244.50 e 245 — Le Pontebbane a 378 — L'Alta Italia a 262 e 262.50.

A Parigi, le Lombarde si tennero sul 152 al 146; le Obbligazioni sul 235 al 233. Le Vittorio Emanuele a 231 e 229. Le Azioni Ferrovie Romane quotate a stento a 66 e 67; le Obbligazioni a 250 e 248.

CONVOCAZIONI

**Fabbrica italiana di porcellane e maioliche** (*Torino*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 12 corrente in Torino (Barriera di Nizza, 135), per udire la relazione e per la presentazione dei conti delle operazioni di stralcio.

# Avvisi d'Asta

Il 6 corrente, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Laurenzana, detta Latu-Abetina, per la presunta somma di L. 195,714.64. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 6000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 12,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra Porta Aquila e la Casa Bertolo, della lunghezza di metri 15,000, per la presunta annua somma di L. 14,295. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva idem o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Bagnara di Romagna (prov. di Ravenna), si terrà un'asta per la costruzione di un ponte in legname di quercia con testate in muratura al passo di Bagnara di Romagna sul fiume Santerno, per il presunto importo di L. 58,283. Lavori da eseguire in 180 giorni. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco d'alveo detto Aqua Dolce, nonchè dei canali Sbauzone e Iannazzo nelle paludi di Napoli, per il presunto importo di L. 55,486. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito L. 2800 in denaro o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si procederà all'incanto definitivo per l'appalto della costruzione di un tratto di strada provinciale lungo il fiume Conca, dal fosso di Coligardo al quadrivio della Croce sopra Montecerignone, sul dato di L. 84,068.30, così ridotto in seguito agl'incanti precedenti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

**ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc.** . . . . . . . . . . . Chilogr. **44,000** circa

**FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, arpioni, ecc.** . . . . » **2,658,000** »

**GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti** . » **283,000** »

**FERRO e Acciaio in tornitura e limatura, lamiera di ferro e Zinco vecchio. Quantità diverse.**

---

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **7 Maggio p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 9 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 23 aprile 1878.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

## Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

## SOCIETÀ ITALIANA
## DEI CEMENTI E DELLE CALCI IDRAULICHE
## IN BERGAMO

### Avviso

Il Ministero d'Istruzione pubblica con attestato 16 aprile 1878, N. 482, Volume I Registro generale e N. 88 Volume V Registro attestati, ha accordato alla Società Italiana dei Cementi e delle Calci idrauliche avente sede in Bergamo, l'uso esclusivo di un marchio di fabbrica per distinguere i prodotti della sua industria, i di cui tratti caratteristici sono i seguenti:

Bollo contenente la leggenda attorno *Bergamo* e nel centro un monogramma formato dalle lettere *S. I.* e due *C.*

Detto marchio sarà adoperato pei sacchi e sulle botti contenenti i prodotti della sua industria.

Tanto si porta a pubblica notizia per gli effetti dell'articolo 10 della legge 30 agosto 1868, N. 4577 concernenti i Marchi di di fabbrica.

Bergamo, 26 aprile 1878.

**La Direzione.**

## TARDY E BENECH
### SAVONA

**Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione**

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 8 Maggio 1878 N.° 19.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *L'esercizio governativo delle ferrovie* (Continuazione) — *Le Ferrovie Russe* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Comunicati* — *Guida degli Azionisti* — *Prodotti settimanali delle strade ferrate* — *Annunzi.*

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

*(Continuazione — V. N. 18)*

Dopo aver dimostrato come l'esperimento dell'esercizio governativo in Francia, durante il triennio 1849-1852, riescì infelicemente e dovette essere abbandonato, l'on. Jacqmin passa a studiare l'esercizio medesimo presso le altre nazioni che lo adottarono, per vedere se i risultati ottenuti sieno superiori a quelli che offre l'esercizio fatto dalle Compagnie.

Abbiamo veduto (egli dice) che in nessun paese esiste una rete di 24 o 25,000 chil. esercita da un'unica Amministrazione. Dobbiamo, a tale proposito, accennare un fatto che ci ha sorpreso. Segnalando l'estensione delle reti di ciascuna delle Compagnie francesi come un ostacolo al progresso, si è detto da taluni che un Consiglio d'amministrazione, un Direttore, non potevano utilmente occuparsi d'una rete che avesse più di 2000 a 3000 chil.; ma, per singolare cotraddizione, le stesse persone vorrebbero poi affidare ad un Ministro il carico di una rete otto o dieci volte più considerevole. I Consigli d'amministrazione sono in certo modo permanenti; i Direttori ed i capi-servizio delle Compagnie contano tutti un bel numero d'anni passati al servizio delle medesime. Si può dire altrettanto dei Ministri? È desiderabile, diremo anzi, è possibile affidare un fardello così pesante ad un uomo solo, Ministro per qualche mese, per poche settimane forse, troppo spesso estraneo, per professione e per abitudini di tutta la vita, alle numerose questioni che solleva l'industria delle ferrovie? Dal 1838, si ebbero in Francia 37 Ministri dei lavori pubblici. Assorbito dalla politica, dalla lotta continua per la sua esistenza ministeriale, come mai un uomo, il meglio dotato, potrebbe compiere il più lieve miglioramento?

A prima giunta, e non giudicando le cose che superficialmente, l'esercizio d'una ferrovia da parte dello Stato sembra non differire punto dall'esercizio da parte d'una Compgania; pei viaggiatori specialmente, la differenza è appena sensibile: i treni partono ed arrivano senza incidenti, tutto pare identico.

Ma, per riconoscere le profonde disuguaglianze che esistono tra i due sistemi, bisogna penetrare più oltre: bisogna studiare le condizioni della tariffìcazione, e poi il valore delle tariffe percette; bisogna vedere le Amministrazioni a contatto col pubblico, non già per trasportare semplicemente un viaggiatore alla sua destinazione, ma per regolare un litigio personale o commerciale; bisogna infine ricercare quali sieno le conseguenze finanziarie di ciascuno dei sistemi che si trovano a fronte.

Non parleremo qui che dei rapporti generali del pubblico colle ferrovie, nonchè dell'organizzazione militare: i particolari tecnici e finanziarii si lasciano a parte, poichè ci trarrebbero troppo lungi.

Allorchè la costruzione o l'esercizio delle ferrovie sono affidati a Società concessionarie, la regola che presiede alle transazioni da stabilire, in caso di accidenti per le persone o per le cose, è molto semplice — la responsabilità e la riparazione del danno recato. Se un componimento amichevole non può aver luogo, intervengono i tribunali. Il Codice civile si esprime, a tale proposito, in termini che non ammettono ambiguità. La responsabilità è intera, assoluta.

Se le Compagnie sparissero, sostituite dall'Amministrazione dello Stato, la responsabilità sparisce anch'essa, per dar luogo alla regolamentazione, e quale regolamentazione! La Posta perde una lettera ordinaria: essa non n'è responsabile. Lo Stato-ferrovia perderà un collo: esso non lo pagherà, o tirerà fuori un regolamento che fissa a cent. 75 il valore massimo del chilogramma di un collo perduto; per una valigia di 30 chilog. contenente vestiti di seta, og-

getti di toletta secondo lo stato economico del viaggiatore, oggetti che possono valere 2000 a 3000 fr., e pei quali una Compagnia pagherebbe il loro valore, lo Stato accorderà fr. 22.50, e probabilmente bisognerà rilasciare quietanza sopra un foglio bollato da 50 cent. Le frodi tentate contro le ferrovie, false dichiarazioni, pesii nesatti, saranno puniti come delitti; e nell'arsenale delle leggi sui privilegi postali si troveranno armi, di cui si potrà fare un uso meraviglioso nel contenzioso ferroviario.

Alcuni mesi fa, un orribile accidente avvenne sulle ferrovie del Nord; un treno tagliò per metà una vettura incontrata in un passaggio a livello, il cui guardiano erasi allontanato: sei persone rimasero morte, tre ferite gravemente. Il tribunale di Lilla assegnò 814,000 fr. d'indennizzo alle vittime od alle loro famiglie, che domandavano 2,100,000 fr. (1). Lo Stato non consentirà mai a subire responsabilità pecuniarie così forti. Se vi sarà preso una volta, un regolamento, o al caso una legge, tarifficheranno il valore d'un dente, d'un braccio, d'una gamba, della testa d'un viaggiatore, e nulla verrà più lasciato all'arbitrio dei tribunali. Accordare 2 milioni d'indennizzo in compenso di un errore commesso da un guardiano, è ciò che nessun Ministro dei lavori pubblici oserà mai proporre ad una Commissione del bilancio. Quanto alla risorsa delle cauzioni e delle responsabilità pecuniarie, i più ardenti promotori dell'esercizio ferroviario da parte dello Stato non giungeranno mai a formulare una proposta accettabile.

Nelle linee precedenti, noi non abbiamo parlato che della responsabilità personale, corporale, per così dire. Lo Stato non vi esporrà mai i suoi funzionarii. Sopra una strada in paesi di montagna, una vettura pubblica cade in un precipizio: dieci o dodici persone restano uccise o ferite; e l'inchiesta dimostra che l'accidente è dovuto alla insufficienza d'un parapetto di legno, affatto logoro e fuori d'uso. Nessuno penserà a far lite al cantoniere od all'impresario della strada, e molto meno all'ingegnere ordinario ed all'ingegnere in capo.

Non v'ha accidente ferroviario, nel quale la responsabilità non sia stabilita in tutti i gradi. Noi non ce ne lagniamo, constatiamo il fatto; ma abbiamo la convinzione che il giorno in cui tutti gli agenti d'una ferrovia fossero trasformati in funzionarii pubblici, essi godrebbero le immunità attribuite a questi ultimi. Bisogna rassegnarsi, e scegliere tra la responsabilità intera e preveduta dai nostri Codici, e la regolamentazione. Colle Compagnie, la responsabilità sussiste; collo Stato, essa sparisce, od è sostituita da penalità insignificanti.

*Sviluppo del funzionarismo.* — Il riscatto delle ferrovie ed il loro esercizio da parte dello Stato soddisferebbe alla tendenza che una parte del nostro paese ha sempre avuto pel funzionarismo. Avere un posto, anche piccolo, è l'ambizione di un gran numero di Francesi (2): non si ha da fare gran che, si avanza dolcemente, si ottiene la pensione, *non si ha responsabilità* — così dicesi con molta franchezza e senza rimpianti!......

Alla già lunga lista dei funzionarii pubblici si dovrà ora aggiungere un nuovo gruppo, quello di capo-stazione e dei suoi sotto-capi, di capo-custode delle macchine, di capo-visitatore delle carrozze, e dei loro subordinati? Si dovrà mirare a questo scopo supremo: dividere la nazione in due gruppi — i funzionarii e gli amministrati?

In una Compagnia, un capo-stazione rimane 10, 15, 20 anni nella stessa città: egli conosce tutto il commercio, la sua influenza personale conduce, negli accidenti giornalieri, a felici transazioni; ma egli non è vittima della immobilità, avanza nel suo posto, il suo stipendio si aumenta co' suoi servizii. Trasformato in funzionario pubblico, quel capo-stazione diventerà affatto indifferente alle cose ed agli uomini di una località, in cui si considera come straniero. Attendendo il suo avanzamento dal favore ministeriale o da un servizio politico, un capo-stazione che, per ottenere un aumento di 150 o 200 fr., andrebbe da Dunkerque a Perpignan o da Brest a Belfort, si preoccuperà assai poco dello sviluppo commerciale o industriale d'un paese, nel quale il caso l'ha gettato: egli starà seduto nel suo Ufficio a vetri, parlerà coi negozianti attraverso una grata od uno sportello di m. 0.25 su 0.35, e consulterà l'Annuario per sapere se l'ora del suo avanzamento si avvicina......

*Miglioramenti successivamente realizzati dalle grandi Compagnie* — Non si risparmiarono, in questi ultimi tempi, i rimproveri d'ogni sorta alle grandi Compagnie. Esse si addormentano, si disse, nel monopolio, nel roteggio; esse sono ribelli ad ogni innovazione, le loro tariffe sono inintelligibili, ecc. Le Compagnie non accettano, è vero, tutte le invenzioni che spuntano ogni giorno; esse non considerano come loro dovere di esperimentare tutte le locomotive, tutti i meccanismi, che loro vengono presentati talvolta con minaccie; esse respingono p. es. i freni istantanei (una roccia caduta attraverso una trincea sarebbe pure un freno istantaneo perfetto!). Nondimeno è immenso il numero di apparati d'ogni sorta sperimentati sopra ogni rete: la varietà stessa delle Compagnie favorisce codeste prove. Una Compagnia farà numerose ricerche sull'uso della elettricità; un'altra intraprenderà lunghe e costose esperienze sulla potenza delle locomotive e sul riscaldamento dei treni; su altri punti, la trasformazione delle locomotive sarà l'oggetto di incessanti preoccupazioni; infine, gl'ingegneri della strada sostituiranno l'acciaio al ferro, e faranno studii continui e molteplici sulla forma da darsi ai regoli, nonchè su tutti gli accessorii delle linee, scambii, placche, carrelli, grue, ecc. (1)

Fare un corso di studii sulla costruzione delle ferrovie è oggidì un'opera importante, anche considerate soltanto dal punto di vista storico della trasformazione degli organi principali. Quest'opera venne intrapresa in Francia da un distintissimo ingegnere, il sig. Couche, ispettore generale delle miniere e professore alla Scuola delle miniere; ed in Germania da un gruppo d'ingegneri. Una sola occhiata ai volumi ed agli atlanti del sig. Couche, od alle parti già pubblicate dell'opera tedesca: *Handbuch für specielle Eisenbahn-Technik*, basta a mostrare ciò ch'erano le ferrovie 40 anni fa, e ciò che sono oggidì. Ma, senza entrare in indagini di tale natura, importa ricordare fatti che ciascuno può verificare: — la trasformazione continua del materiale mobile, macchine, vetture e vagoni; la sostituzione di vagoni di 10 tonnellate ai vagoni da 5 tonnellate; l'aumento del numero dei treni, l'acceleramento della loro corsa, e l'en-

(1) Questo giudizio del tribunale di Lilla venne portato in appello alla Corte di Douai, e confermato con una lieve diminuzione di circa 60,000 fr.

(2) E, pur troppo, anche di un gran numero di Italiani!
La Red.

(1) Vedi, a questo proposito, le *Ferrovie inglesi* tra le *Notizie ferroviarie estere.* La Red.

trata in corsa, ad ore variabili come la marea, di treni a grande velocità; il riscaldamento delle vetture di tutte le classi; l'ingrandimento e persino la ricostruzione di Stazioni per viaggiatori, che al principio dell'esercizio parevano già molto grandi; la sostituzione del ferro al legno in un notevole numero di circostanze, e quella dell'acciaio al ferro pei regoli; il ribasso continuo delle tariffe pei trasporti delle merci; la creazione di tariffe comuni francesi od internazionali, che permettono ad ogni industriale di conoscere il prezzo di trasporto per località il cui nome persino gli era forse sconosciuto.

Sopra tutti questi argomenti, voglia ciascuno interrogare la propria memoria; si confrontino le grandi vetture attuali a quelle che per lungo tempo circolavano sulle ferrovie da Parigi a Versailles ed a Saint-Germain, da Parigi a Corbeil, da Montereau a Troyes, da Strasburgo a Basilea: alcuni di questi veicoli sussistono ancora, e si adoperano su alcuni tronchi d'allacciamento, ove non si ha che un piccolissimo numero di viaggiatori. Si critica l'uso di tali vetture, le quali nondimeno provano un grande progresso su quelle scoperte o chiuse con semplici reti.

Dal punto di vista del numero dei treni, della loro celerità nella corsa, aprasi il *Livret-Chaix* di 25 anni fa, piccolo opuscolo di pochi foglietti, e lo si confronti col volume che si pubblica oggidì. La persona più prevenuta sarà costretta a dire: Sì, vi sono grandi mutamenti. E noi aggiungeremo: Lo spirito secondo il quale tutti codesti mutamenti furono concepiti sussiste, e l'avanzamento non sarà interrotto.

*Creazione d'un considerevole numero di valori mobiliari* — Abbiamo parlato dei rapporti delle Compagnie ferroviarie col pubblico viaggiante e col pubblico occupato nel trasporto delle cose; ma non si potrebbero passare sotto silenzio i rapporti delle Compagnie medesime col pubblico azionista od obbligazionista.

Le Compagnie crearono dei valori mobiliari per parecchi miliardi; l'emissione, la trasmissione facile e sicura di questi titoli, il pagamento dei cuponi, sia alla sede sociale di ciascuna Compagnia, sia nella maggior parte delle loro Stazioni od anche nelle Stazioni di Compagnie vicine, diedero luogo a problemi, la cui sola enunciazione avrebbe fatto sorridere molti finanzieri, 40 anni fa. Codesti problemi furono tutti risolti successivamente e senza strepito; e le Compagnie francesi hanno saputo offrire ai portatori dei loro titoli delle facilitazioni e garanzie, che il Tesoro dello Stato non ha creduto di dover concedere ai portatori dei titoli del Debito pubblico —

Insomma, penetrati della responsabilità che pesa su loro, i rappresentanti delle Compagnie sono lontani dall'addormentarsi nel roteggio. E sarebbe fare un ben tristo regalo al paese il voler sostituire all'attività delle Compagnie, allo spirito di emulazione che le anima, il regime formalista e senza iniziativa della maggior parte delle Amministrazioni dello Stato.

Nessuno, speriamo, vorrà prendere queste parole come una censura diretta agli uomini, del tutto onorevoli, che compongono le nostre Amministrazioni pubbliche. Diciamo soltanto che una quantità di funzioni non comportano, e non potrebbero comportare una seria iniziativa. Quando si tratta d'imposte, i capi delle Amministrazioni finanziarie possono studiare — e lo fanno — i progressi da realizzare; ma la massa degl'impiegati incaricati della riscossione non può, nè deve uscire dalla legge. Diciamo che l'Amministrazione da una parte, l'industria ed il commercio dall'altra, sono cose assolutamente distinte, che dipendono da principii assai diversi. Per molteplici lati l'esercizio delle ferrovie si collega all'industria ed al commercio, e non si può concepire un esercizio ufficiale meglio d'una industria o d'un commercio ufficiale.

*(Continua)*

## LE FERROVIE RUSSE

Una Commissione di delegati dei Ministeri delle finanze e delle vie di comunicazione ha ultimamente studiata a Pietroburgo l'importantissima questione delle misure da prendere per assicurare, in caso di blocco dei porti russi, baltici e meridionali, il trasporto delle mercanzie all'estero per la via di terra.

La *Gazzetta russa* di Pietroburgo fornisce le seguenti informazioni sui lavori e sulle conclusioni della detta Commissione:

......In caso di blocco dei nostri porti di mare, una sola via — quella della frontiera occidentale — rimane aperta alla esportazione dei nostri cereali; i trasporti diretti da questa parte possono pervenire alla frontiera, od esclusivamente per la strada ferrata, oppure col subire un trasbordo a Kovno e Varsavia, e facendo il resto del tragitto per la via fluviale; i trasporti della prima categoria debbono metter capo alla frontiera occidentale a Wierzbolovo, Graievo, Mlava, Alexandrovo e Sosnovitz.

La Commissione ha creduto bene di eliminare dalle sue combinazioni Granitza, Radzivilovo, Volotchisck e Ungheni, sia perchè la situazione politica non ci permette di esser certi che questi sbocchi ci rimarranno aperti, sia perchè le linee straniere, che confinano con queste località, dispongono d'un materiale mobile ben poco considerevole.

Quanto alla trasmissione dei trasporti alle linee prussiane, conviene prendere in considerazione i seguenti fatti:

La linea prussiana dell'Est per ora non può accettare che 350 vagoni al giorno, resi a Wierzbolovo dalla linea di Pietroburgo-Varsavia; ma, a partire dal 1° luglio, essa si troverà in grado di spedire 900 vagoni al giorno. Per conseguenza, le risorse della linea di Varsavia saranno rinforzate in modo, ch'essa potrà far marciare, a partire dal 1° luglio, 30 treni di mercanzie sulla sezione di Vileika-Wierzbolovo, 18 treni su quella di Vileika-Dunabourg, e 11 treni sulla sezione di Pietroburgo-Dunabourg.

La linea prussiana del Sud-Est ha rifiutato finora di ricevere a Graievo più di 300 vagoni al giorno; tuttavia s'è dichiatata pronta ad aumentarne il numero fino a 410, alla condizione che questa cifra le sia guarentita per 4 mesi.

La linea Brest-Graievo può senza difficoltà mettere in esercizio 12 treni al giorno ed anche 14, aumentando la rapidità della marcia dei convogli, ossia 420 vagoni al giorno.

La linea di Marienbourg può facilmente fornire 300 vagoni al giorno, purchè venga aumentato il materiale della sezione di Varsavia-Mlava della linea della Vistola.

La ferrovia di Varsavia-Bramberg può far circolare 150 vagoni al giorno, che a lei verrebbero forniti dalla linea di Varsavia-Terespol.

Se si prolungasse a Kovno la linea di servizio destinata allo scarico dei vagoni, si potrebbe trasbordarvi 60 vagoni al giorno nelle barche in destinazione per Memel.

In questo modo, dice la *Gazzetta di Pietroburgo*, se tutte le misure enumerate venissero prese, si potrebbe esser certi che alla frontiera arriverebbero 1650 vagoni al giorno, equivalenti ad un'esportazione di 990,000 *pouds* di grani. Va da sè che un movimento tanto considerevole di mercanzie non è possibile, se il servizio doganale non funziona senza interruzione, di giorno e di notte.

La Commissione ha constatato che i grani condotti alla nostra frontiera ovest debbono percorrere in media un tragitto di 1500 verste.

Ammettendo, per i treni mercantili, una velocità media di 180 verste al giorno; che per caricare e scaricare un vagone è necessario un giorno e mezzo; che la trasmissione fra le varie linee richiede due giorni e il tragitto di ritorno 22 giorni, si deve riconoscere che noi, per poter fornire alle ferrovie prussiane 1700 vagoni al giorno, avremmo d'uopo di disporre d'un parco di 41,150 vagoni.

Ora, secondo le notizie del Ministero delle vie di comunicazione, le nostre linee debbono disporre, al 1° maggio, di 60,000 vagoni e di 25,000 piattaforme: il che costituisce un parco sufficiente per lo più considerevoli esigenze del commercio d'esportazione.

Quanto alle locomotive, ve n'ha d'uopo di 2127 per assicurare, nelle condizioni descritte, la spedizione di 1700 vagoni di grani; ma siccome le nostre Compagnie dispongono fin d'ora di 4100 locomotive, così, in quanto a questo, non v'ha nulla a temere.

Tutte queste valutazioni non riguardano che l'insieme del materiale della nostra rete ferroviaria; quanto ad ogni linea in particolare, potrebbe darsi che, nell'attuale stato della ripartizione dei mezzi di trasporto, la deficenza si facesse sentire su questa o su quella linea; perciò la Commissione ha elaborato un piano particolareggiato per la ripartizione del materiale mobile fra le linee, tenendo conto, in primo luogo, delle grandi arterie che mettono capo alla frontiera occidentale; in secondo luogo, delle linee interne, che loro trasmettono i convogli di grani.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 7 maggio.

Si parla e si scrive ogni giorno del *teatro della guerra*, *dell' arena e delle scene politiche*, *degli attori del gran dramma* che si sta svolgendo in Oriente; si usano ogni ora e da tutti consimili espressioni figurate tolte dal dizionario teatrale, onde non mi si taccierà di difettiva riverenza verso l'attuale Governo, se, adoperando anch' io lo stesso linguaggio, vi annunzierò dovere decisamente aver luogo stamane alle nove, nel Consiglio dei Ministri, la lettura e la prova delle due opere serie intitolate: « Esercizio governativo provvisorio, e Nuove costruzioni », coll'intermezzo dell' « Inchiesta ferroviaria »: parole e musica dell'on. Ministro dei lavori pubblici, a totale beneficio del quale si produrranno sulle massime scene di Montecitorio, non appena la rinomata Compagnia Cairoli avrà bene allestito lo spettacolo, locchè si ritiene avverrà prestissimo, mercè il facile affiatamento e concerto fra gli attori. Il soggetto, vi è noto, è tratto dalla storia ferroviaria antica, confrontata colla moderna e richiamata alla vita dall'on. Baccarini. Dal canto mio, esercitai le mie pratiche magnetiche per assistere in ispirito alla prova generale; e gran peccato, in verità, che voi non abbiate altro giorno di ricevimento all'infuori del mercoledì, perchè mi lusingo che sarei in grado di fornirvi in settimana più d'un interessante particolare al riguardo. —

Abbiate intanto per vero, che il progetto delle costruzioni porterà una spesa di 700 milioni; e non si può disconoscere la prudenza e la saviezza della domanda diretta dall'*Opinione* di ieri al Ministero, se cioè, « divisando le spese per le nuove costruzioni, ha pensato al gruzzolo di milioni che gli converrà spendere per le ferrovie dell'Alta Italia, a fine che l'esercizio possa continuare ». Ed ha anche ragione l'egregio periodico nel dire che non bisogna illudersi sulla necessità di provvedere nuove macchine, nuovi vagoni, ecc., per compiere l'esercizio governativo provvisorio della rete dell'Alta Italia. Ma ha grandissimo torto quando assevera gratuitamente che « la « Südbahn si è condotta come un fittaiolo, che sfrutta « per due anni un podere altrui; che le sono mancati « l'affetto e le cure del proprietario, e che lascia un mate« riale traente l'ultimo respiro ». Ora, questa è un'arma, in verità, poco degna dell'ordinaria abilità e lealtà del giornale di Via del Seminario, al quale non manca un arsenale di ben temprate ragioni per combattere, se vuole, l'esercizio privato. Di fatto, l'on. Dina ha dimenticato puramente e semplicemente la Convenzione di Basilea; richiamando la quale alla sua troppo labile memoria, troverà, soprattutto agli art. 18 e 22, come il Governo siasi obbligato a riprendere per suo proprio conto i contratti per l'esecuzione, per somministrazione di materiale fisso, di materiale rotabile ed oggetti di consumo ad uso di ferrovie esercitate dalla Società in Italia; e come dal canto suo la Società rimanesse solamente tenuta a far eseguire a sue spese tutti i lavori di manutenzione e riparazione ordinaria, che sono di sua competenza ed a suo carico.

Che cosa resta dunque delle frasi dell'*Opinione*? È vera gloria per lei che, vincitrice o vinta, può vantare esplndide campagne, il creare e combattere con mulini a vento? La Südbahn si è comportata come un fittaiolo, che adempie onestamente alle condizioni del proprio contratto, mostrando anzi nell'esercizio della sua intrapresa quell'affetto e quelle cure che la legavano all'antica sua proprietà del podere. La trasformazione delle linee, che era già iniziata prima della Convenzione di Basilea, venne da essa zelantemente compiuta, e ciò è cosa già stata riconosciuta dal Governo, che le accordò i corrispondenti ed equi compensi. —

Due nuovi disegni ferroviarii, prodotto d' ingegno subalpino da applicarsi pure praticamente, se la fortuna aiuterà, in codeste provincie subalpine, furono discussi ed approvati, con alcune condizioni, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nella sua seduta plenaria di sabbato: la strada ferrata Airasca-Saluzzo-Cuneo, della lunghezza di chilom. 86.881 e del presunto costo di L. 7,500,000; e la Cuneo-Mondovì, della lunghezza di chilom. 25.340 e del costo di L. 4,000,000. Autore dei progetti è l' egregio ing. Giacomo Cora. —

Il Consiglio superiore medesimo approvò il disegno per la Stazione definitiva di Caserta; e la Sez. 1ª alcuni progetti per costruzione dei tronchi di strade provinciali, e per opere di sistemazione e consolidamento di due trincee, l'una nel tronco ferroviario Favarotta-Licata, e l'altro in quello Leonforte-Villarosa. —

È indetto per domani, come saprete dagli avvisi d'asta, l'appalto del lavoro di sistemazione della sponda destra del Tevere, da Ponte Sisto sino ai ruderi dei bagni di Donna Olimpia, inferiormente a Ponte Rotto; e vi torneranno quindi, mi sembra, graditi alcuni precisi ragguagli sul soggetto.

L'appalto comprende la demolizione di una sessantina di case, gli scavi per l'allargamento dell'alveo, ed i rialzi

per la sistemazione della sponda e formazione dello stradone o Lungo-Tevere, largo 14 metri; la costruzione del muraglione di spallatura e della banchina per la limitazione dell'alveo delle magre.

La nuova sponda destra non sarà parallela alla sinistra, avvenendo subito a valle del Ponte Sisto la biforcazione dell'alveo in due rami, comprendenti l'isola Tiberina; dei quali rami il destro misurerà metri 70, ed il sinistro 60 di larghezza, a partire dal piede del muraglione. Questo, fondato a scarpa verso il fiume, avrà una risega di m. 1.50 all'altezza di 1 m. sopra la magra, con orlatura di travertino. Ove il fiume presenti convenienti fondali, si costruirà, parallelamente al muraglione, un muro frontale di blocchi artificiali fino al livello delle acque magre, con coronamento di muratura laterizia e orlatura di travertino sino all'altezza dell'anzidetta risega; e lo spazio fra i due muri si riempirà di terra e rottami, in modo da ottenere una banchina larga 8 m., il cui piano verrà pavimentato con bastardoni in malta.

Ove poi mancano i fondali, si lascerà un'altra banchina della stessa larghezza ed altezza, salvo a sistemarla nella stessa maniera testè descritta, una volta che il fiume avesse a corroderla.

La pendenza del Lungo-Tevere, di 0.40 per mille nel senso della corrente, verrà interrotta per salire ai Piani dei Ponti con rampe della inclinazione del 2 per cento.

Ultimate che saranno le opportune pratiche per soddisfare le esigenze dell'edilità e della archeologia, si procederà con separati appalti all'ampliamento dei ponti Cestio e Rotto, affine di coordinarli alle nuove condizioni dell'alveo. Il prezzo di questo lavoro, a base d'asta, è di L. 1,741,027; ma colle espropriazioni costerà oltre a tre milioni e mezzo, senza tener conto delle eventuali migliorìe d'arte.

Vi aggiungerò che il lavoro sulla sinistra del Tevere alla Regola, il quale doveva eseguirsi solo in via primordiale coll'appalto Campos, e cioè limitatamente al ritaglio della sponda e costruzione delle fondazioni del muraglione, in seguito a recenti deliberazioni verrà invece compiuto in via definitiva, completando il muraglione di spallatura con Lungo-Tevere e banchina, colle identiche modalità di costruzione stabilite per la sistemazione della sponda destra.

Vedete dunque che i lavori del Tevere camminano con lodevole sollecitudine, sotto la zelantissima ed abilissima direzione dell'ingegnere-capo Zucchelli. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che i lavori sulla ferrovia Pontebbana, tra Resiutta e Pontebba, continuano con tutta alacrità. Il tronco da Resiutta a Chiusaforte si può ritenere che sarà tra breve compiuto ed in istato da potersi aprire all'esercizio. In questo tronco, come abbiamo altra volta annunziato, trovasi il grandioso ponte sul fiume Jella, di 5 travate metalliche, lungo complessivamente 168 metri.

Quanto alla Stazione internazionale fra Pontebba e Tarvis, per la quale pendono tuttora le trattative fra i due Governi interessati, ci consta trovarsi allo studio, presso il Ministero dei lavori pubblici, un progetto compilato dal duplice punto di vista, o di una Stazione unica, o di due Stazioni terminali a cavaliere del torrente Pontebba, una cioè per conto del Governo italiano, l'altra per conto dell'austriaco. La scelta dell'uno o dell'altro progetto dipende appunto dalle suddette trattative.

Noi facciamo voti affinchè in ogni modo, qualunque sia la soluzione, vengano il meno possibile incagliati i rapporti commerciali ai punti di transito dei due paesi, particolarmente in vista degli interessi del porto di Venezia, che dall'apertura di quello sbocco si ripromette un sensibile vantaggio, ed avuto riguardo altresì che sul territorio austriaco esistono già due Stazioni internazionali pei transiti ad Ala e Cormons; non senza avvertire che anche pei due sbocchi del Fréjus e di Ventimiglia si hanno due Stazioni internazionali propriamente dette, una sul territorio italiano, l'altra su quello francese.

---

In seguito agli accordi stabiliti fra il Governo e l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, sappiamo che questa venne già autorizzata ad aprire gli incanti per la fornitura di 15,000 tonnellate di guide d'acciaio, della lunghezza di 9 metri, e di 50,000 tonnellate di carbóne grosso inglese: forniture che dovrebbero essere incominciate tra qualche mese.

Per tutto il resto delle provviste indispensabili alla continuazione dell'esercizio oltre il prossimo giugno, sono in corso le pratiche per l'approvazione ministeriale dei relativi fabbisogni.

---

Come abbiamo già annunciato, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia inviò all'Esposizione Universale di Parigi, fra gli altri oggetti, un *break* a due assi ed una locomotiva da viaggiatori con carrello girevole.

Ora questa locomotiva partì da Torino il 30 aprile, e giunse a destino il 3 corrente.

Devesi una parola di ringraziamento alla Commissione francese per l'Esposizione, poichè, nonostante avesse deciso di chiudere l'ammissione degli oggetti pel 1° maggio, pure, in seguito a domanda dell'Amministrazione suddetta, accondiscese gentilmente ad ammettere la locomotiva, ancorchè giunta in ritardo di tre giorni.

Ci scrivono poi da Parigi che il locale scelto per il materiale ferroviario della Sezione italiana è poco felice per disposizione e per ampiezza. La larghezza è limitata per modo che, messi a posto i ruotabili, rimarrà appena spazio per passare fra essi e le pareti, senza che il visitatore possa comodamente osservare l'insieme dei veicoli e delle macchine,

Anche questo locale, al giorno d'oggi, non è ultimato, per cui non sono ancora a posto i veicoli e la locomotiva sovraindicata.

Di cose che interessano le ferrovie non pare che l'Esposizione presenterà molto; ma dal confronto dei veicoli e delle macchine presentate da altre Società ferroviarie, e che sinora sono stati messi a posto, con quelle che inviò l'Amministrazione dell'Alta Italia, si può ritenere che il nostro paese non sfigurerà, e che anzi sarà per trarre nuovo lustro, dimostrando com'esso non sia addietro degli altri in tutti quei progressi che l'industria fa costantemente.

Così, p. es., la Società ferroviaria Paris-Lyon-Méditérranée ebbe ad esporre una carrozza-salon e tre locomotive: una a grande velocità a quattro assi ed a lungo focolaio, una così detta di quarta del tipo Borbonais, senz'alcuna variante, ed una terza ad otto ruote da montagna.

Le Ferrovie del Nord ebbero ad esporre una lo-

comotiva a grande velocità con sterzo ed a cilindri interni.

Ci limitiamo per ora a questi brevi cenni, riservandoci di fare più tardi una estesa rivista di quanto l'Esposizione presenterà di meglio in rapporto colle ferrovie.

---

Abbiamo poi ricevuto, troppo tardi per poter essere stampata nel presente numero, una prima lettera di un nostro corrispondente speciale all'Esposizione Universale di Parigi, persona tecnica competentissima.

Noi saremo lieti di offrire ai nostri lettori le accennate lettere speciali, incominciando dal numero prossimo; frattanto dobbiamo soggiungere, per le assicurazioni dello stesso corrispondente, che l'Esposizione è ben lungi dall'essere in ordine, e non lo sarà che entro il venturo mese. Ad onta della massima attività colà spiegata, nella galleria delle macchine trovansi ancora parecchie motrici interamente smontate, e le spedizioni continuano a giungere al Campo di Marte per le sezioni italiana, francese, belga, austriaca, inglese ed americana. In complesso, vi regna tuttora grande confusione, come regnava il giorno della inaugurazione, e bisogna quindi aver pazienza per poter ben vedere e giudicare.

---

Abbiamo, giorni sono, ricevuto un opuscolo dell'on. Cesare Lugli, intitolato: *Le Convenzioni ferroviarie — Riscatto, esercizio e nuove costruzioni*; e mentre ci proponevamo di parlarne con qualche agio per rilevarne alcune inesattezze ed erronei apprezzamenti, ci giunge opportunissimo un altro opuscolo, intitolato: *Brevi appunti all'opuscolo dell'on. Deputato Cesare Lugli sulle Convenzioni ferroviarie*, lavoro di persona assai più di noi autorevole e competente, l'egregio ingegnere S. Borgnini, Direttore generale delle Ferrovie Meridionali, il quale prende ad analizzare e confutare lo scritto dell'on. Lugli. Limitandoci oggi ad annunciare le suddette pubblicazioni, ci riserviamo a trattarne convenientemente in un prossimo numero.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Roma-Sulmona.** — Leggesi nella *Riforma* del 4:

La Deputazione provinciale di Roma si occupò l'altrieri della costruzione della ferrovia Roma-Sulmona, e decise di mandare una rappresentanza all'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per interessarlo sempre più a favorire la costruzione di questa linea, che tanto avvantaggerebbe il commercio della città e della provincia di Roma. A rappresentare la Deputazione provinciale furono scelti i deputati Alessandri, Ugolinucci e Manni; e questi si recarono ieri presso l'onorevole Ministro, che li accolse assai bene, e promise di presentare quanto prima al Parlamento un progetto di nuove costruzioni ferroviarie, nel quale sarebbe inclusa la linea che tanto interessa alla cittadinanza romana.

L'on. Baccarini promise anche di presentare al Parlamento un piano finanziario, mercè l'adozione del quale sarebbe possibile addivenire subito alla costruzione delle linee ferroviarie che, come questa, saranno riconosciute più urgenti.

— A tale proposito, dobbiamo annunciare la recente pubblicazione di un interessante opuscolo, intitolato: *Ferrovia Roma-Sulmona (per Tivoli-Avezzano-Molina). Considerazioni dell'ing. Alfonso Audinot* (Roma, tip. Artero). — L'autore dimostra la grande importanza della linea Roma-Tivoli-Sulmona sotto tutti gli aspetti, e coll'appoggio di autorevoli voti tecnici, per istabilire che « non vi ha, fra tutte le linee da costruirsi, alcuna che la vinca in utilità e in opportunità »; ed esprime la fiducia che « l'intelligente Ministro dei lavori pubblici, quando verrà alla classificazione delle linee, porrà fra le *nazionali*, e fra le prime da costruirsi, la Roma-Tivoli-Sulmona ».

**Ferrovia Firenze-Faenza.** — Il 2 corr., nella residenza della Deputazione provinciale di Ravenna, tennero un'adunanza i rappresentanti dei Comuni interessati alla ferrovia Faenza-Firenze.

Fu incaricato il Sindaco di Firenze di redigere una petizione al Ministro dei lavori pubblici, per dimostrare la convenienza di mantenere alla detta linea quel favore che aveva nel progetto di legge presentato dal Ministero precedente.

**Ferrovia Ivrea-Aosta** — Scrivono alla *Gazz. Piem.* da Aosta, 1°:

Il zelantissimo deputato del Collegio di Verrès, marchese Compans de Brichanteau, con un suo telegramma indirizzato all'egregio avv. Martinet, sindaco d'Aosta, annunziogli che ricevette dal Ministro dei lavori pubblici l'assicurazione che nella prima quindicina del mese di maggio egli avrebbe presentato al Parlamento il progetto definitivo della costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta. Come era da prevedersi, questa fausta novella destò una vivissima contentezza fra queste buone popolazioni. Numerosi telegrammi di felicitazione furono spediti al giovane deputato, che conta già tanti titoli alla riconoscenza dei Valdostani.

**Ferrovia Nizza-Cuneo.** — La *Sentinella delle Alpi* ha da Roma, 2:

Il deputato Borelli conferì lungamente, riguardo alla ferrovia Cuneo-Nizza, col ministro della guerra Bruzzo, col generale Bertolè-Vialè presidente della Commissione per la difesa dello Stato, col Valsecchi direttore delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici. I tre personaggi si sono fatti persuasi dell'utilità della ferrovia in discorso, approvandone il tracciato per la valle Nervia.

Il Vautheleret, intanto, è partito per Parigi; egli pubblicherà ben presto il suo progetto colla variante per la valle di Nervia, se il Governo francese negasse il percorso della ferrovia Cuneo-Ventimiglia, lungo la Roja sino al mare; ma pare che non persista più nella sua opposizione.

**Ferrovie venete interprovinciali.** — Scrivono da Roma al *Giornale di Padova*, in data del 3:

Oggi i deputati Cadenassi, Chinaglia, Martinelli, Morpurgo e Piccoli, unitamente al comm. Dozzi, presidente del Consiglio provinciale di Padova ed al generale Giani, rappresentante della Deputazione provinciale di Mantova, si recarono dal Ministro dei lavori pubblici per appoggiare i desiderii espressi dalle due Provincie intorno alla costruzione di linee ferroviarie che le interessano. Ebbero dal Ministro l'assicurazione, che ogni ferrovia da costruirsi troverebbe il suo posto nella classificazione a cui s'informerà il progetto di legge. Il Ministro riconobbe che la linea Mantova-Legnago-Montagnana-Este-Monselice è tra quelle che si segnalano per la loro importanza; e per questa, come per le altre, disse non doversi ora far questione di tracciato, la cui determinazione dev'essere fatta in seguito a discussione delle rappresentanze locali.

I deputati della provincia di Padova annunciarono all'on. Ministro la presentazione di un memoriale particolareggiato e concreto sopra le linee, di cui fecero valere l'importanza.

**Stazione di Cantù-Asnago.** — Il 4 corr. venne solennemente aperta all'esercizio la Stazione di Cantù-Asnago, posta fra Asnago, Carimate e Cucciago sulla linea Milano-Como-Chiasso, della quale abbiamo già parlato.

In conseguenza, a partire dallo stesso giorno, i convogli viaggiatori della predetta linea sono regolati da un nuovo orario, il quale modifica quello in vigore per la detta linea.

**Ferrovie in Valtellina.** — Il *Sole* scrive:

Giovedì 2 andante è stata firmata a Sondrio la Conven-

zione colla Società Tatti e Comp. per la costruzione, a scartamento ridotto, della ferrovia Valtellinese, salvo la approvazione del Consiglio provinciale.

La linea si estenderebbe da Chiavenna a Tirano, con un aumento di 400 mila lire sul canone prima stabilito. Per Colico, la Stazione sarebbe al laghetto di Piovn, luogo di approdo meno difficile ai piroscafi dell'attuale. A Chiavenna, la Stazione sorgerebbe nel *Feudo*, in prossimità della piazza della Dogana. La Società assuntrice sarebbe libera di costruire il tronco del mandamento chiavennese, tanto sull'arginatura del Mèra, che percorrendo le falde della montagna.

Verrebbero impiegate locomotrici di maggiore potenza di quelle usualmente adoperate per le ferrovie economiche, e così pure vagoni più grandi. Il capitale in azioni sarebbe tutto sottoscritto, chi dice da banchieri di Milano e d'altri siti, chi dice da una Società belga, la quale fornirebbe tutto il materiale da costruzione.

**Diramazione ferroviaria all' Arsenale di Spezia** — La Camera dei deputati, nella seduta del 14 corr., prese a discutere il seguente progetto di legge, già da noi accennato:

« *Art.* 1. È autorizzata la spesa di L. 122,000 per la costruzione di una diramazione ferroviaria che congiunga l'Arsenale di Spezia alla ferrovia ligure.

« *Art.* 2. Tale spesa verrà inscritta nel bilancio della marina per l'esercizio 1878, sotto il titolo: *Diramazione ferroviaria all'Arsenale di Spezia* ».

Dopo brevi schiarimenti chiesti dagli on. Castagnola, Cavalletto, Lugli e Torrigiani, e dati dal Ministro della marina e dal relatore on. Micheli, il progetto di legge venne approvato. Allo scrutinio segreto ottenne voti 208 favorevoli e 12 contrarii.

**Ferrovie e tramways di Genova.** — Leggiamo nel *Cittadino:*

Nel Cantone di Schwitz in Isvizzera esiste una ferrovia a sistema d'ingranaggio, per mezzo della quale si ascende sulla vetta del monte Rigi. Ora, a quanto ci viene assicurato, fu negli scorsi giorni in Genova un incaricato della Società concessionaria di quella ferrovia, allo scopo di studiare il modo di applicare un simile sistema al nostro monte della Guardia in Polcevera. A quanto pare, egli sta attualmente trattando colla Direzione della Società del *tramway*, la quale dovrebbe incaricarsi di stabilire un servizio fino ai piedi della montagna, donde si ascenderebbe direttamente sulla vetta mediante l'accennato sistema di ferrovia ad ingranaggio.

— La Società del *tramway* ha fatto cominciare, l'altra notte, i lavori pel collocamento del doppio binario in via Balbi. I lavori sono spinti con tanta alacrità, da far ritenere che in breve possano essere compiuti.

**Ferrovie Sarde.** — Nella seduta del 4 corr. al Senato del regno, l'on. Pasella interrogò il Ministero riguardo alla esecuzione di un ordine del giorno, approvato anteriormente dal Senato, per la esecuzione ed il compimento delle Ferrovie Sarde, relativamente alla congiunzione di Nuoro colla linea Ozieri-Oristano.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) dichiarò che, essendo prossima la presentazione del progetto per le nuove costruzioni, non è oggi in grado di fornire spiegazioni: sarà quella la sede opportuna. Egli si associa bensì all'accettazione dell'ordine del giorno fatta dal suo predecessore, ma non è oggi in grado di pronunziarsi circa la congiunzione di Nuoro colla linea Ozieri-Oristano.

L'on. Pasella si dichiarò soddisfatto.

**Ferrovie in Sicilia.** — Scrivono all'*Opinione* da Palermo, 29 aprile:

Per la questione della ferrovia siamo sempre allo stesso punto. Continua la polemica, continuano le deliberazioni dei Municipii, gli indirizzi ed i telegrammi al Governo. Ieri l'altro la Giunta comunale di Villalba ha deliberato un voto all'on. Ministro dei lavori pubblici, affinchè voglia sollecitare la consegna dei tronchi già appaltati della linea di Vallelunga, e quel voto è stato trasmesso al detto Ministro per mezzo del telegrafo.

Si annuncia intanto che, tra giorni, vedrà la luce in Palermo un nuovo giornale, *La Vedetta*, il quale si schiererà a lato dell'altro giornale *Vallelunga od Imere?* per sostenere le idee del professore Mottura in favore della linea delle Due Imere.

— Il *Paese* ricevette poi da Roma, in data del 30, il seguente telegramma:

« Ministro lavori pubblici assicurava oggi *nulla mutato disposizioni Governo circa tracciato Vallelunga.* — Prefetto Corte messo in grado fornire maggiori spiegazioni.

« Morana, Indelicato, La Porta, Tumminelli ».

— A questo proposito, scrivono da Palermo, 4, alla *Gazzetta d'Italia*:

Pare che le spiegazioni dell'on. prefetto Corte non abbiano spiegato nulla, tranne questo, che il Ministero dei lavori pubblici è molto lontano, in questo momento, dal prendere una risoluzione intempestiva intorno agli appalti dei primi due tronchi, già stabiliti dal comm. Perez allorchè siedeva alla direzione di quel Ministero; e che invece vuol vedere a che giuoco si giuochi, prima di fare un passo qualunque.

Questa idea dell'on. Baccarini sarebbe poi confermata da notizie giunte da Roma, per le quali si sa ormai da tutti essere stata prescelta una Commissione di bravi ingegneri per mandarla in Sicilia a fare i suoi studii, e perchè dica poi francamente, tra le linee di Vallelunga e delle due Imere, quale sia da preferirsi.

Ora, mentre succedono queste cose, è venuta, come un tegolo sul capo, un'altra notizia non meno grave, cioè che, fattisi altri pozzi di esplorazione nel monte Castellaccio, siasi trovata, a pochi metri di profondità, una quantità considerevole di quell'acqua, che l'ing. Mottura aveva preconizzato dovervisi assolutamente rinvenire, e che sarà di grandissima difficoltà alla costruzione delle gallerie nella linea di Vallelunga.

L'on. Corte, fra otto giorni, andrà, vedrà; ma non farà certamente altro che stringersi nelle spalle, e deplorare che abbiano chiesto a lui ciò che da lui non dipende di fare, ma dalla Commissione, che deve venire in Sicilia per fare i suoi studii e pronunziare il suo giudizio in un affare tanto spinoso.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 4:

Alla conferenza intercantonale, che si tenne in Olten, per discutere la questione di un sussidio federale alla ferrovia del Gottardo, parteciparono i delegati dei Governi dei Cantoni di Friburgo, S. Gallo, Grigioni, Vaud, Vallese e Ginevra; Appenzello R. E. si riservò aperto il protocollo. Le discussioni vennero condotte con uno spirito federale; si dichiarò di non voler costituire alcuna lega particolare negli affari ferroviarii.

La massima che la costruzione e l'esercizio delle ferrovie dev'essere considerato come un affare privato, dev'essere mantenuta; se si comincia a dare un primo sussidio, seguiranno presto un secondo, un terzo, e i 3 milioni saliranno presto a 30 milioni, ed alla sovvenzione del Gottardo terrà dietro quella di altre ferrovie. Non si fa opposizione alla impresa del Gottardo come tale, ma l'adempimento della Costituzione e delle leggi dev'essere superiore a tutti gli interessi. La ferrovia del Gottardo dev'essere terminata, ma non a prezzo dell' indipendenza del paese. I Cantoni interessati si trovano in posizione di poter pensare essi medesimi a questa costruzione.

La Conferenza ha deciso di inoltrare al Consiglio federale un *memorandum* in questo senso.

— L'*Agenzia Havas* pubblica poi il seguente dispaccio datato da Berna, 1° maggio:

Il Consiglio federale, il quale doveva sottoporre alle Camere federali, durante la sessione di giugno, una domanda di sovvenzione per il compimento del Gottardo, ha rinun-

ciato a fare questa domanda, i Cantoni partecipanti non sembrando disposti a ratificare i sussidii complementari che loro incombono.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 30.60, dal lato di Airolo m. 22.90; in totale m. 53.50, cioè m. 7.65 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — Dal rapporto del Dipartimento delle ferrovie sulla gestione del 1877 togliamo i seguenti cenni interessanti:

La lunghezza totale delle linee aperte alla circolazione nel 1877, senza computare i *tramway* di Bienne, è di 189.257 chilometri; la lunghezza reale della rete ferroviaria svizzera, comprese le sezioni situate sul territorio svizzero, ma appartenenti a Compagnie estere, si elevava, alla fine del 1877, a 2551.76 chilometri; la lunghezza del percorso (i tronchi percorsi da due imprese, essendo contati in doppio) era di 2604.65 chilometri, a cui devonsi aggiungere 15.752 chilometri di *tramway*.

Il materiale d'esercizio delle strade ferrate svizzere, al 31 dicembre 1877, comprendeva: 543 macchine, 1651 vetture per viaggiatori, 8535 vetture per bagagli o carri per mercanzia: di cui 14 locomotive, 52 vetture per viaggiatori, 225 vetture bagagli o carri per mercanzia furono comperati entro lo scorso anno. Tutte le vetture per viaggiatori come 5 macchine e 22 vetture per bagagli o carri per mercanzia, comperate nel 1877, sono di provenienza svizzera.

Invece, durante lo scorso anno, vennero dichiarate fuori d'uso 19 macchine e 55 vagoni di viaggiatori; 95 caldaie di locomotive vennero provate, sotto la sorveglianza degli ingegneri di controllo.

Durante la costruzione di linee ferroviarie nel 1877 in Isvizzera, si ebbero a lamentare 24 uccisi e 54 feriti per accidenti avvenuti alla ferrovia del Gottardo (traforo della galleria), 1 morto ed 1 ferito alla ferrovia del Sud argoviese, 1 morto alla ferrovia Nazionale svizzera. Nelle cifre precedenti però non sono contate 7 morti ed 1 lesione, cagionati, il 22 febbraio ed il 20 dicembre, da due esplosioni di dinamite a Göschenen. Inoltre vennero deferiti ai tribunali cantonali 51 casi di atti tali da compromettere la sicurezza dei treni.

**Ferrovia del Sempione.** — Tra gli espositori svizzeri all'Esposizione di Parigi figura la Compagnia della ferrovia del Sempione, che presentò piani di studii preparatorii per quella linea, accompagnati da collezioni geologiche. Questi piani vennero pel momento esposti nel magnifico locale della Società degli ingegneri civili di Francia, ove sono molto ammirati. Il tracciato esatto del gran tunnel da Brigue a Domodossola è rappresentato a cielo scoperto, sopra una serie di piani sulla scala di un millesimo, con curve di livello ad ogni due metri, e riuniti in uno splendido Album.

Il luogotenente-colonnello W. Huber ha pure voluto dare alla Società degl'ingegneri una conferenza su codesta grande impresa, esponendo assai chiaramente i vantaggi che il Sempione presenta sui passaggi concorrenti.

Dal lato finanziario, dimostrò che ad assicurare la congiunzione da Brigue alle teste di linea italiane, Gozzano sul lago d'Orta ed Arona sul lago Maggiore, basterebbero appunto i 102 milioni, che rappresentano la somma mancante a compiere la ferrovia del Gottardo, secondo il piano primitivo del sig. Helwag; e, calcolando i 27 milioni che incomberebbero all'Italia per costruire la linea d'accesso sul suo versante, non resterebbero che 75 milioni da trovare tra gli Stati, i Cantoni ed i Comuni interessati.

Dimostrò pure i grandi vantaggi che il Sempione offrirebbe per la comunicazione diretta tra Londra e le Indie, attraverso il tunnel della Manica ed il Canale di Suez.

L'esposizione del sig. Huber venne molto applaudita; ed il presidente della Società, sig. Tresca, direttore del Conservatorio d'arti e mestieri, ringraziando l'oratore, annunciò poi che l'ing. Lommel avrebbe completato in altra prossima seduta le spiegazioni già offerte all'assemblea.

**Ferrovie francesi.** — Il ministro Freycinet ha presentato al Senato, nella scorsa settimana, due progetti di legge relativi alla costruzione di ferrovie sulle strade pubbliche. Il Ministro fece notare che tra questi due progetti eranvi rapporti strettissimi, e domandava quindi al Senato di rinviarli all'esame di una stessa Commissione; la quale dovrebb'essere composta di 18 membri, attesa l'importanza dei progetti, sia per la loro estensione piuttosto considerevole, che per il lungo esame che richiedevano.

La domanda del Ministro venne ammessa pienamente dal Senato.

— Con decreto del Presidente della Repubblica, in data 29 aprile p. p., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, venne dichiarata sotto sequestro la ferrovia da Bondy ad Aulnay-lès-Bondy, con raccordamento alle ferrovie del Nord e dell'Est, avendo la Compagnia concessionaria dichiarato trovarsi nella impossibilità di continuarne l'esercizio. Il sequestro abbraccia pure tutto il materiale fisso e mobile, e la ferrovia sarà frattanto amministrata dal Governo, salvi i diritti degli azionisti e dei terzi.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia dell'Est ad aprire all'esercizio, col 1° corr., il raccordamento diretto della linea da Parigi a Vincennes colla ferrovia di Cintura interna di Parigi.

— La Compagnia dei *Tramways*-Nord ha esperimentato con buon esito, sulla linea dalla piazza Jessaint a Saint-Denis, una nuova locomotiva del sistema Tilkin-Meation, di Liegi.

**Ferrovie del Lussemburgo.** — La Camera lussemburghese ha ratificato la Convenzione internazionale conchiusa tra i Governi belga e granducale, in forza della quale la nuova Società del *Prince-Henri* entra in possesso della parte belga della rete già costrutta, mentre l'antica Società è esonerata dall'obbligo di costruire la linea da Bastogne alla frontiera granducale nella direzione di Wiltz.

Il Governo belga assicurerà nondimeno la costruzione di quest'ultima linea.

**Ferrovie tedesche.** — Due porti tedeschi sul mare del Nord debbono essere riuniti da una nuova linea ferroviaria. La Direzione ferroviaria dell'Annover è stata incaricata di compilare un progetto per una ferrovia da Brema a Cux.

**Ferrovie inglesi.** — Leggesi nel *Railway News*:

Nella Camera Alta d'Inghilterra è stato presentato, da ultimo, un progetto di legge per obbligare le Compagnie ferroviarie a dichiarare, due volte all'anno, qual parte del loro materiale mobile sia munita di freni continui, in qual proporzione essi sieno stati adattati al materiale stesso negli antecedenti sei mesi, qual sistema sia stato adottato, e dare varie altre informazioni relative ai veicoli da passeggieri. Tali rapporti metteranno in grado il Parlamento ed il pubblico di vedere come le Compagnie ferroviarie facciano passi sensibili nell'adottare i più efficaci temperamenti per esercitare il traffico col miglior comodo e colla maggior sicurezza per il pubblico.

Ad un pranzo dato ultimamente alla Società degl'Ingegneri, sir Carlo Adderley disse: « Ha retto sempre le mie azioni il principio di tenere il Governo lontano dal prender parte alle imprese del paese, e d'impedire che si inceppi il progresso dell'invenzione e lo spirito d'intrapresa, così caratteristico dell'Inghilterra ».

Il provvedimento proposto col progetto di legge di lord Henniker si raccomanda moltissimo all'approvazione generale; e dal lato delle Compagnie ferroviarie, ritiensi non vi sarà esitazione alcuna nel fornire le informazioni richieste. Attualmente le opinioni, circa ai meriti rispettivi di ciascuna specie di freno continuo, sono tanto divise, che il Governo può naturalmente esitare prima di ordinare che una invenzione speciale venga universalmente adottata. È senza dubbio, da rimpiangere che le Compagnie non si sieno ancora accordate nell'uniformità di qualche sistema, considerando gli inconvenienti che necessariamente si riscontrano nell'esercizio di un complesso di reti, in cui si adottano differenti specie di freni. La difficoltà, che s'incontra nel comporre e nel muovere i treni quando ciascuna

...pagnia usa freni diversi, assomiglia in qualche modo ...ella che sorse dalla differenza di larghezza nei binarii, ...primi tempi delle ferrovie in Inghilterra. Tale inco...dio dimostrò il vantaggio dell'uniformità di larghezza ... binarii, e probabilmente col tempo qualche sistema di ...ni, dopo essere stato riconosciuto superiore agli altri, verrà generalmente adottato.

— La settimana scorsa ebbero luogo a Portsmouth alcuni interessanti esperimenti di una locomotiva da *tramways* costruita per Bilbao dal signor Lewin. La macchina contiene un nuovo modello di ventilatore, di forma semplicissima, mosso direttamente dall'asta della manovella, per mezzo del quale tutti i prodotti della combustione vengono portati e rilasciati nel di dietro della macchina e sotto il carro del *tramway*, se la macchina corre col fumaiuolo ed il *tender* avanti. Per quanto un fumaiuolo esista, esso però non è necessario se non per lanciar fuori il vapore dentro il cantiere. La macchina è provveduta di un condensatore di meccanismo nuovo, il quale porta acqua sufficiente da condensare tutto il vapore durante una corsa di due ore almeno. Non si scorsero nè fumo, nè vapore, nè altre esalazioni, tanto alla sommità che al basso della macchina, la quale parve anche senza rumore.

**Ferrovie spagnuole.** — La *Gaceta* del 26 aprile p. p. ha pubblicato la legge, che accorda al Ministero dei lavori pubblici un credito di 250,000 *pesetas* per conto dell'esercizio della ferrovia del Nord-Ovest.

Un'ordinanza reale, pubblicata nello stesso foglio, approva il trasferimento alla Compagnia del Nord della Spagna della concessione della linea da Quintanilla de las Torres ad Orbo, precedentemente accordata al Credito Mobiliare spagnuolo.

# Notizie Diverse

**Strade provinciali.** — Nella seduta del 1° corr. alla Camera dei deputati, l'on. Visocchi svolse una sua interpellanza relativa alla esecuzione della legge 30 maggio 1875, che provvede alla costruzione di strade nelle provincie che più ne difettano. Pregò il Ministro dei lavori pubblici di trovar modo di ingrossare il fondo all'uopo destinato per le provincie meridionali, cominciando da questo stesso esercizio.

Deplorò i ritardi nell'esecuzione dell'anzidetta legge, e la disillusione che conseguentemente ne provano le popolazioni, specialmente quelle della provincia di Molise.

Baccarini (ministro dei lavori pubblici) rispose che la legge 30 maggio 1875 è stata eseguita scrupolosamente; e con dati statistici dimostrò che l'Amministrazione non merita l'accusa di lentezza che le è data dal preopinante, perchè tutta la somma stanziata pel 1876, 77, 78 e 79 è stata impegnata.

Soggiunge che, specialmente pei lavori delle provincie a cui accennava l'on Visocchi, si è posta tutta la possibile alacrità, sì che non rimangono disponibili che 300 mila lire sul bilancio del 1879.

Per dimostrare poi sempre più infondata l'accusa, espose in qual modo si procede per l'esecuzione dei lavori. Si consultano i Consigli provinciali, e questi sono stati interpellati tutti sul tracciato di cui l'on. Visocchi deplorò la lentezza. Or bene, soltanto dieci giorni fa, si è potuto stabilire definitivamente il tracciato anzidetto, e l'Amministrazione non è responsabile dell'esecuzione del medesimo che da meno di dieci giorni.

Dichiarò poi che, per aumentare i fondi per l'esercizio del 1878, non vi sarebbe che un mezzo, quello di chiedere un maggiore stanziamento sul bilancio. Per l'esercizio del 1879 promette di esaminare la questione, e vedrà se sia possibile aumentare i fondi; ma ciò non dipende solamente dal Governo, ma anche dalle Amministrazioni provinciali, che devono contribuire.

Visocchi, fidando sulla lealtà del Ministro, si dichiarò soddisfatto.

**Nuovi ponti sopra strade nazionali.** — Nella seduta del 3 corr., la Camera dei deputati approvò senza discussione il seguente progetto di legge, già annunciato:

« È autorizzata la spesa di L. 495,720, da inscriversi in appositi capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la ricostruzione di alcuni ponti in varie strade nazionali, da ripartirsi come appresso:

| | | |
|---|---|---|
| *Sul bilancio 1878.* | | |
| Pel ponte sul Cordevole | L. | 20,000 |
| Pel ponte sul Ruinian | » | 20,000 |
| Pel ponte sul torrente Santa Caterina di Pittinuri | » | 20,000 |
| Pel ponte sul San Giovanni | » | 40,000 |
| *Sul bilancio 1879.* | | |
| Pel ponte sul Cordevole | L. | 80,000 |
| Pel ponte sul Ruinian | » | 33,000 |
| Pel ponte sul San Giovanni | » | 100,000 |
| Pel ponte sul torrente Santa Caterina di Pittinuri | » | 33,000 |
| *Sul bilancio 1880.* | | |
| Pel ponte sul Cordevole | L. | 46,120 |
| Pel ponte sul San Giovanni | » | 40,000 |
| Pel ponte sul Cismon | » | 63,600 |
| Totale | L. | 495,720 |

Allo scrutinio segreto, questo progetto ottenne voti favorevoli 190, contrarii 10.

**Galleria del Colle di Tenda.** — La Camera dei deputati approvò pure senza discussione il seguente progetto di legge, già annunciato:

« *Art.* 1. È autorizzata la maggiore spesa di lire 1,200,000 pel compimento della *Galleria* attraverso il *Colle di Tenda*, affine di assicurare la continuità delle comunicazioni per la strada nazionale da Cuneo al mare Mediterraneo.

« *Art.* 2. La detta somma sarà aggiunta per L. 300,000 al capitolo 65 del bilancio 1878 pei lavori pubblici, e le rimanenti lire 900,000 verranno ripartite nei bilanci 1879, 1880 e 1881, in aggiunta alle rate da comprendervisi in forza dell'altra legge del 21 aprile 1872, n. 774. »

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti favorevoli 187, contrarii 13.

**Strada del Tonale.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 4 corrente, approvò senza discussione il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È autorizzata la maggiore spesa di L. 200,000 per compimento del primo e secondo tronco della strada nazionale del *Tonale*, da Ponte di Legno a Valle Mala e da Valle Mala al confine tirolese.

« *Art.* 2. La detta somma sarà aggiunta per metà al capitolo 195 del bilancio 1878 pei lavori pubblici, e per l'altra metà sarà fatto stanziamento in apposito capitolo nel successivo bilancio 1879 ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti fav. 211 cont. 9.

**Laguna e porto di Venezia** — Nella seduta del 4 corr. al Senato del Regno, l'on. Berti parlò sulle condizioni del porto e della laguna di Venezia. Dimostrò che vi sono due elementi conservativi della laguna, malgrado le sabbie che vi riversano di continuo i fiumi che sboccano in essa. I due elementi conservativi sono il continuo abbassamento del suolo sub-acqueo, e l'onda marina.

Si diffuse quindi in lunghe considerazioni per provare che la laguna non sarà per isparire così presto. Parlò sulla questione dell'esilio del Brenta dalla laguna; e dimostrò poi le pessime condizioni di navigabilità nel porto di Malamocco, insistendo sulla necessità degli scavi dei grandi canali e del porto stesso.

Baccarini (*ministro dei lavori pubblici*), dopo avere svolto alcune considerazioni nel campo scientifico in relazione alle cose dette dall'on. Berti, dichiarò che il porto di Malamocco è veramente in istato di soddisfare alle esigenze della navigazione e militari.

Quello a cui crede bisogni tosto provvedere, è lo scavo del canale che conduce alla Giudecca; ed a questo il Governo è disposto a prestare il suo concorso. Questo con-

corso però non può essere molto largo, nelle attuali condizioni dell'Erario.

Spera che verrà il tempo in cui si potrà pensare anche al porto di Venezia, ma per ora è impossibile.

Circa alle condizioni della città di Chioggia, egli crede che l'immissione del Brenta nella laguna sarebbe la morte della città di Chioggia fra una ottantina d'anni.

Parla dei progetti preparati dal comm. Luciani e dall'ing. Bocci, e spera che dentro l'anno sarà presentato al Parlamento un progetto di legge per l'espulsione del Brenta dalla laguna, senza però pregiudicare i proprietarii di terraferma.

Crede che la spesa sarà di 4 milioni e mezzo, ripartita in varii bilanci, e spera che il Ministro delle finanze vi consentirà

Seismit-Doda (*ministro delle finanze*) dice che le condizioni dell'Erario sono gravi, ma la spesa chiesta dal suo collega dei lavori pubblici è indispensabile, legandosi ad una questione di vero interesse nazionale. Trattasi della vita commerciale d'una delle principali città del regno, e quindi acconsentirà alla spesa che gli si chiederà per questo scopo, procurando di compensarlo con savie economie.

Berti ringraziò il Ministro dei lavori pubblici per le spiegazioni dategli, compiacendosi di trovarsi d'accordo con lui nella questione che ha sollevato. Ringraziò pure il Ministro delle finanze, che acconsente nelle spese riconosciute necessarie dal ministro Baccarini.

— A questo proposito, leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*, del 4:

La Commissione speciale, nominata dal Municipio di Chioggia per riferire intorno al progetto del cav. Bocci sulla sistemazione del Brenta, del Bacchiglione e del Gorzone, e composta del consigliere provinciale ing. cav. Carlo Bullo, dell'assessore Vischia, del dott. Antonio Padoan, assistiti dal segretario municipale Jehan de Johannis, ha pubblicato, a spese del Municipio, una diffusa ed interessante Relazione su quell'importante progetto, che noi raccomandiamo all'attenzione dei nostri lettori, in attesa di leggere quella presentata dal chiarissimo deputato prof. Raffaele Minich al Municipio di Venezia.

**Dogana unica in Milano.** — Leggiamo nella *Lombardia*, del 14:

Si tengono frequenti conferenze tra il Prefetto e il conte Sanseverino, delegato del Municipio, sull'argomento della Dogana unica, che tanto interessa il nostro commercio.

Della compilazione del progetto di dettaglio della nuova Dogana venne incaricato dal Sindaco l'ing. dell'Ufficio tecnico municipale cav. Nazari. La stima degli stabili demaniali da cedersi dal Governo al Comune fu affidata, pel Municipio, al predetto ing. Nazari; pel Governo, all'ing. del Genio civile sig. Danioni.

Le cose quindi sembrano bene avviate, e lasciano sperare una sollecita conclusione.

**Lavori edilizii in Roma**. — Fra le tante strade progettate dal Municipio all'Esquilino, c'è n'è una, che prenderebbe il nome di Via Farini, e che da Santa Maria Maggiore farebbe capo alla piazza Vittorio Emanuele. A proposito di questa strada, sono sorte da un pezzo delle contestazioni fra l'Amministrazione del Genio militare e il Municipio, perche essa taglierebbe in due e renderebbe inservibile l'ospedale militare di Sant'Antonio Abate, completato da poco tempo, e l'unico per i militari che ci sia in Roma.

Il Comune vuol fare la via Farini, e il Genio militare chiede, prima che sia reso inutile l'ospedale di Sant'Antonio Abate, che si prendano le opportune misure per costruirne un altro.

A questo proposito, giorni sono è stata tenuta una conferenza tra l'onorevole Ruspoli ff. di Sindaco di Roma, il colonnello Garavaglia, direttore del Genio militare, e l'ingegnere-capo del Comune. Essi si recarono sul luogo, e l'on. Ruspoli constatò che la via Farini renderebbe vano l'ospedale di Sant'Antonio Abate, ed essere quindi necessario di pensare prima a sostituirlo. Su queste basi si decise quindi di fare gli studii opportuni, e di rettificare intanto la via Gioberti.

**Concorso.** — È aperto un concorso, presso il Ministero dei lavori pubblici, a tre posti di sotto-commissario tecnico di terza classe nel personale per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie.

Le domande per l'ammissione a questo concorso devono essere inviate al detto Ministero prima del giorno 12 del corrente mese.

Possono concorrere tutti gli ingegneri, purchè abbiano i requisiti voluti dall'articolo 70 del regolamento 31 ottobre 1873.

**Servizio postale**. — La Direzione generale delle Poste annuncia che, in seguito all'ammissione della Repubblica Argentina nella Unione generale delle poste, la francatura delle corrispondenze per quello Stato è resa uniforme, qualunque siasi il porto estero di partenza dall'Europa.

Dal maggio corrente pertanto, il trasporto delle valigie italiane dirette a Buenos-Ayres e Rosario di Santa Fè sarà affidato ai servizii esteri di navigazione che offrono maggior celerità.

Rammentasi inoltre che le corrispondenze per la Repubblica Argentina possono essere spedite a destinazione anche per la *via di Genova con bastimenti mercantili*, purchè portino sull'indirizzo l'indicazione di tal via e siano munite della francatura di cent. 30 per le lettere e di cent. 7 per le stampe.

**Pubblicazioni**. — Agli ingegneri, architetti, industriali, costruttori, Istituti tecnici e Biblioteche si raccomandano le ultime pubblicazioni di Ulrico Hoepli, editore-libraio in Milano, relative alle costruzioni pubbliche ed alle arti industriali: pubblicazioni indicate nel programma che va unito al presente nostro numero.

— L'*Illustrazione italiana* ha mostrato, durante la guerra d'Oriente ed alla morte del Re e del Pontefice, come in Italia si possa, con tanto minori compensi, con pubblico tanto ristretto, gareggiare con le grandi Illustrazioni straniere. Ora, per l'*Esposizione Universale*, essa non manca di fare altrettanto. Oltre gli artisti che i coraggiosi editori di Milano hanno incaricato a Parigi di mandare disegni, schizzi, fotografie, l'*Illustrazione* sarà rappresentata alla gran Mostra da due dei più illustri e simpatici scrittori dell'Italia contemporanea: *Edmondo De Amicis* e *Giuseppe Giacosa.* Basta pronunciare il loro nome per destare il più vivo interesse. Se le descrizioni della gran Mostra parigina, saranno innumerevoli, tutti — in Italia ed all'estero — verranno leggere ciò che ne sapranno dire il poeta della *Partita a scacchi* e l'autore del *Costantinopoli*. Certamente, durante l'Esposizione, vi sarà *great attraction* per quel giornale, e nel testo e nelle incisioni. Perciò è stato un buon pensiero aprire un'associazione speciale di sedici lire per questo periodo semestrale, durante il quale tutti vorranno leggere e vedere l'*Illustrazione Italiana* del Treves. Già il numero uscito domenica porta un grandissimo panorama generale dell'Esposizione, alcune vedute speciali, e la nuova opera del nostro Monteverde che si ammira nella galleria delle statue. L'*Illustrazione* dà pure in premio ai suoi nuovi associati la « Guida pratica di Parigi » scritta da *Folchetto*, che è una guida utilissima ed un libro amenissimo.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### Avviso

ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI

*Riduzioni a favore degli accorrenti.*

Allo scopo di favorire coloro che desiderassero visitare l'Esposizione Universale che si terrà in Parigi dal 1° Maggio al 31 Ottobre p. v. saranno distribuiti nelle principali Stazioni

della Rete dell'Alta Italia, fino a tutto il 30 Settembre p. v. dei biglietti a prezzo ridotto per i seguenti tre Viaggi Circolari francesi:

1° Viaggio. — Modana, Chambery, Aix-les-Bains, Annecy (facoltativo), Culoz, Lione, Macon, Dijon, Fontainebleau, Parigi, Fontainebleau, Dijon, Besançon, Pontarlier, Neuchâtel, Bienne, Berna, Fribourg, Losanna, Ginevra, Culoz, Annecy (facoltativo), Aix-les-Bains, Chambéry, Modana o viceversa.

2° Viaggio. — Modana, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy (facoltativo), Culoz, Bourg o Lione, Macon, Dijon, Fontainebleau, Parigi, Fontainebleau, Nevers, Saint-Germain-des-Fossés, Vichy, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne, Lione, Culoz, Annecy (facoltativo), Aix-les-Bains, Chambéry, Modana o viceversa.

3° Viaggio. — Modana, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy (facoltativo), Culoz, Bourg, Macon, Dijon, Fontainebleau, Parigi, Fontainebleau, Dijon, Macon, Lione, Avignon, Marsiglia Tolone, Nizza, Monaco, Ventimiglia o viceversa.

Prezzo dei biglietti, eguale per tutti i tre Viaggi: 1ª Classe L. 160, 2ª Classe L. 120, in oro, più cent. 10 per bollo francese. Per i ragazzi dai 3 ai 7 anni la metà, oltre ai 10 cent. di bollo.

Assieme ai Biglietti Circolari francesi le stesse Stazioni ne distribuiranno altri speciali diretti, di andata e ritorno, ed a prezzo parimenti ridotto, per Modana o Ventimiglia. — Questi biglietti sono di due diverse serie; cioè Serie A, e Serie B. I biglietti della serie A, valevoli per l'andata e per il ritorno da Modana si distribuiranno con quelli per i Viaggi Circolari 1° e 2°; i biglietti della serie B, valevoli invece per l'andata a Modana e per il ritorno da Ventimiglia o viceversa, si distribuiranno unicamente con quelli per il 3° Viaggio Circolare francese. In conseguenza i Viaggiatori dovranno, a scanso d'inconvenienti, precisare il Viaggio Circolare per il quale desidereranno avere i due distinti biglietti occorrenti.

La validità dei biglietti è fissata in giorni 60 complessivamente. Con quello Circolare i Viaggiatori potranno fermarsi in tutte le Stazioni situate lungo l'itinerario; con quello di andata e ritorno avranno diritto sulle ferrovie italiane a tre fermate facoltative ed a scelta, tanto nell'andata, quanto nel ritorno.

I portatori di biglietti del 1° o del 2° Viaggio, giunti a Modana, potranno proseguire in quella direzione che preferiranno avvisandone gli Agenti incaricati della vidimazione dei biglietti stessi. — I portatori di biglietti del 3° viaggio potranno incominciare il viaggio stesso tanto da Modana quanto da Ventimiglia, recandosi a questa od a quella Stazione col biglietto di andata e ritorno, e dandone avviso a partenza; però il ritorno al punto di partenza dovrà essere fatto sempre dalla Stazione opposta.

Le Stazioni autorizzate a distribuire i Biglietti Circolari francesi e quelli speciali della Serie A e B, sono nominate in apposito Quadro, nel quale trovansi pure esposti i prezzi di andata e ritorno, sì a tariffa intiera, che a mezza tariffa per i ragazzi dai 3 ai 7 anni. A tali prezzi vanno però aggiunti cent. 5 per diritto di bollo italiano.

*Avvertenze.* — I Biglietti Circolari francesi essendo personali dovranno essere firmati dai Viaggiatori all'atto dell'acquisto.

I portatori di Biglietti Circolari francesi di andata e ritorno italiani potranno prender posto in tutti quei treni che hanno effettivamente vetture della classe portata dai biglietti stessi.

Nei 60 giorni di validità sono compresi 45 accordati dalle ferrovie francesi per compiere il Viaggio circolare. I signori Viaggiatori dovranno quindi regolarsi in modo, da non oltrepassare sulle ferrovie francesi i 45 giorni, e sulle italiane i 60 che saranno segnati sulla copertina del biglietto di andata e ritorno colla relativa scadenza.

Il biglietto circolare francese distribuito col biglietto di andata e ritorno dovrà essere esibito, nell'ingresso in Francia, alla Stazione di Modana od a quella di Ventimiglia (se il viaggio circolare viene cominciato a Ventimiglia), che vi applicherà il proprio bollo colla data dalla quale decorreranno i 45 giorni di cui all'avvertenza precedente.

Sulle ferrovie francesi i signori Viaggiatori saranno eziandio tenuti all'osservanza di tutte le disposizioni contenute nelle Avvertenze *(Observations)* stampate sui biglietti circolari; sulle ferrovie italiane si atterranno anche a quelle in vigore pei biglietti a prezzo ridotto.

Il biglietto di andata e ritorno verrà esibito ad ogni richiesta degli Agenti delle ferrovie e consegnato all'arrivo, nel ritorno da Modana o Ventimiglia.

Compiuto il viaggio circolare e all'atto di rientrare in Italia il biglietto di andata e ritorno dovrà essere presentato alla Stazione di Modana o di Ventimiglia, onde vi sia apposto il visto assieme al bollo.

Nessuna franchigia di bagaglio è accordata sulle ferrovie italiane. Sulle ferrovie francesi è invece concesso il trasporto gratuito di chilogrammi 30 per ogni biglietto circolare a prezzo intiero, e di 20 per ogni biglietto circolare distribuito a ragazzi dai 3 ai 7 anni. Per fruirne occorrerà la esibizione dei biglietti.

La spedizione dei bagagli potrà aver luogo successivamente per ciascuna delle tre fermate italiane concesse, ovvero anche direttamente per Parigi o per altra stazione francese. Però la registrazione diretta per Parigi o per altra stazione francese, non sarà eseguita che dalle Stazioni di partenza o di fermata ammesse al servizio italo-francese: dalle altre si effettuerà unicamente per il punto di confine.

*Importante.* — Alla visita doganale dei bagagli alla stazione di Modana o di Ventimiglia, i signori Viaggiatori dovranno assistere in persona, non assumendo le Amministrazioni ferroviarie veruna responsabilità in proposito.

Milano, 28 aprile 1878.

*La Direzione Generale dell'Esercizio.*

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

L'inerzia del mercato rese inerti i valori ferroviarii; e le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 342 al 340 per maggio. Le Obbligazioni relative negoziate a 243.75 e 243.50; i Boni a 576.50.

Le Sarde, della serie A, quotate a 241.50 ed a 240; quelle della serie B, a 245.50 e 244.50 — Le Pontebbane a 377.50. — L'Alta Italia a 260.50 e 259.75 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 258 e 262.

A Parigi, le Lombarde tennero il prezzo di 145 a 146; le Obbligazioni a 232 e 234; le Vittorio Emanuele a 228 e 230; le Azioni delle Ferrovie Romane stazionarie sul 68; le Obbligazioni tra il 248 al 250.

## ESTRAZIONI

**Prestito della Città di Firenze 1868 — 41ª**
Estrazione eseguita il 1° maggio 1878.

| Obbl. | Pr. | Obbl. | Pr. | Obbl. | Pr. | Obbl. | Pr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 75944 | 50,000 | 87069 | 1000 | 19827 | 500 | 50406 | 500 |
| 55010 | 2000 | 558 | 500 | 20673 | 500 | 63901 | 500 |
| 11600 | 1000 | 2798 | 500 | 36850 | 500 | 81325 | 500 |
| 58944 | 1000 | 3239 | 500 | 37118 | 500 | 83733 | 500 |
| 67949 | 1000 | 14520 | 500 | 42424 | 500 | 103489 | 500 |

La prossima estrazione avrà luogo il 1° agosto 1878, con 20 Obbligazioni rimborsabili con premii, più 387 Obbligazioni rimborsabili a 250 franchi.

**Imprestito Civico di Genova, 1869 — 17ª**
estrazione eseguita il 1° maggio 1878.

*Obbligazioni premiate.*

| Num. | Lire | Num. | Lire | Num. | Lire | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 16967 | 100,000 | 2710 | 1000 | 14852 | 500 | 49192 | 250 |
| 18407 | 20,000 | 14318 | 1000 | 8999 | 500 | 64581 | 250 |
| 52402 | 5000 | 56402 | 1000 | 41336 | 500 | 43649 | 250 |
| 11174 | 2500 | 67625 | 500 | 56342 | 500 | 51922 | 250 |
| 59527 | 2500 | 7741 | 500 | 17576 | 500 | 50516 | 250 |
| 46297 | 1000 | 19815 | 500 | 44453 | 500 | 38876 | 250 |
| 65220 | 1000 | 48343 | 500 | 11347 | 250 | 24432 | 250 |

*(Seguono i Rimborsi da L. 160).*

## CONVOCAZIONI

**Società per l'industria del ferro** — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 15 corrente in Firenze, per deliberare sugli oggetti all' ordine del giorno.

**Società anonima Concia-pellami in Siena** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno

19 corrente in Siena (Camera di commercio), per comunizione di sentenza arbitramentale, pel resoconto 1877 e relative deliberazioni, e per elezioni di consiglieri e revisori pel 1878.

**Società italiana delle miniere petrolifere in Terra di Lavoro** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Milano (via S. Giuseppe, 4), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri.

**Società delle miniere di Poggio Alto presso Roccatederighi** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Firenze (via Ghibellina, 110), per udire il rapporto del Consiglio e la relazione dei sindaci, per deliberazioni relative, e per la nomina di consiglieri e sindaci uscenti.

**Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 giugno p. v. in Milano (via Silvio Pellico, 12), per deliberare sugli oggetti all'ordine del giorno.

# Avvisi d'Asta

Il 13 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori d'ingrandimento del ponte di sbarco sulla spiaggia di Pertusola e sistemazione dei muri di sostegno alla strada militare da Pertusola alla Batteria Santa Teresa presso Spezia, per il presunto importo di L. 40,000. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria Barisciano Santo Stefano-Calascio, diviso in due lotti: il primo dal Comune di Barisciano al confine di Santo Stefano Sessanio, della lunghezza di m. 7150, per l'importo di L. 81,407.85; il secondo dall'abitato di Santo Stefano Sessanio a quello di Calascio, della lunghezza di m. 5741.11, per l'importo di L. 59,736.46. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale pel 1° lotto L. 2000, e pel 2° L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario, o rendita D. P, o beni stabili di doppio valore.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Maenza (prov. di Roma) si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria Maenza-Piperno Vecchio, della lunghezza di m. 2386.16, per la presunta somma di L. 19,339.54. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 200 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem o rendita D.P.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il vallone Forgiari e l'estremità della piazza di Longobucco, della lunghezza di m. 6373.27, per la presunta somma di L. 293,500. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Pisa, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di escavazione ed allargamento del canale Ozzeri-Rogio, da Ponte Maggiore fin oltre il Palazzaccio, della lunghezza di m. 4246.50, per il presunto importo di L. 56,682. Deposito interinale lire 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Catania, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della ricostruzione della strada vecchia del Borgo, sulla presunta somma di L. 111,318.80, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 3000. Le altre condizioni d'asta sono le stesse già pubblicate.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Serravezza (prov. di Lucca), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Riomagno, in diminuzione dell'importo di L. 49,450.27, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 600; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di di Parma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dell'aprimento del 3° ed ultimo tratto della strada rotabile da Borgotaro per Campi a Cento Croci, della lunghezza di metri 4880, in diminuzione dell'importo di L. 56,525, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3000 in numerario; cauzione definitiva L. 7000 idem o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Lercara (prov. di Palermo), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori ed approvvigionamenti per la conduttura delle acque potabili in Lercara, per il presunto importo di L. 106,109.33. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva L. 10,610.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Pisa, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione e riparazione delle ripe, alvei, argini ed opere d'arte dei canali Emissario di Bientina, Altopascio e Staffoli, per la complessiva annua somma di L. 12,573.44, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Pian di Portis a Monte Croce, compreso fra i Piani superiori di Portis e l'ingresso meridionale nella città di Tolmezzo, della lunghezza di m. 11,272, in diminuzione della presunta somma di L. 119,500, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Calatafimi-Gibellina, primo tronco, fra l'abitato di Gibellina e l'ex feudo Falcone, della lunghezza di m. 7423.37, per il presunto importo di L. 87,120.24. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 3000, in numerario o rendita D. P., o beni stabili per L. 6000.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Librizzi, che dall'abitato di esso conduce alla provinciale Patti-Randazzo, della lunghezza di m. 4620, per la presunta somma di 60,000. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 id. o rendita D. P.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 17ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 23 *al* 29 *aprile* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3508 | 3436 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 721,824.80 | 792,109.35 | » | 70,284.55 |
| Merci a grande velocità . . | 210,029.60 | 202,202.10 | 7,827.50 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 875,800.90 | 821,250.35 | 54,550.55 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,807,655.30 | 1,815,561.80 | » | 7,906.50 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,713.00 | 16,712.85 | 1,000.15 | » |
| Totale della settimana. . . | 1,825,368.30 | 1,832,274.65 | » | 6,906.35 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 29 *aprile* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 10,960,810.95 | 10,712,850.60 | 247,960.35 | » |
| Merci a grande velocità . . | 3,310,292.80 | 3,205,205.35 | 105,087.45 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 13,271,327.44 | 13,370,709.18 | » | 99,381.74 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 27,542,431.19 | 27,288,765.13 | 253,666.06 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 231,943.15 | 243,890.30 | » | 11,947.15 |
| Totali . . . . . . . . . | 27,774,374.34 | 27,532,655.43 | 241,718.91 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 17ª settimana | 512.66 | 527.63 | — 14.97 | — 2.84 |
| Prodotti totali . . . . . . | 7,851.32 | 7,942.02 | — 90.70 | — 1.14 |

## Strade Ferrate Meridionali

13ª Settimana. — *Dal* 26 *marzo al* 1° *aprile* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 359,433.30 | 248.57 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 382,555.68 | 264.56 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 23,122.38 | — 15.99 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 4,439,249.11 | 3,070.02 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 5,196,415.56 | 3,593.65 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 757,166.45 | — 523.63 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 123,249.05 | 108.21 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 136,321.54 | 126.69 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | — 13,072.49 | — 18.48 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139.— | 1,755,183.18 | 1,540.99 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,679,319.84 | 1,560.71 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 75,863.44 | — 19.72 |

## Strade Ferrate Romane

6ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *febbaio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 485,664.43 | 15,384.75 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 520,936.10 | 16,502.17 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno. . . | — | 35,271.67 | 1,117.42 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 febbr. 1878. | 1,646 | 3,299,065.78 | 17,418.23 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 2,890,210.71 | 15,259.52 |
| Aumento . . . . . . . | — | 408,855.07 | 2,158.71 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

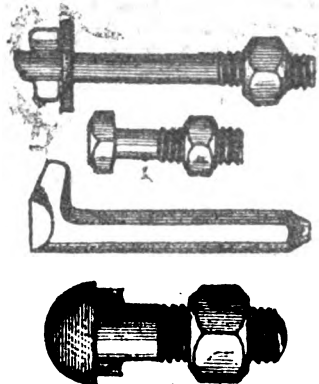
## Strade Ferrate Sarde

*Prodotti del* 1° *trimestre* 1877-78 *depurati dalle tasse governative.*

| TITOLI DIVERSI | ANNO 1877 | ANNO 1878 | DIFFERENZA in più | DIFFERENZA in meno |
|---|---|---|---|---|
| Chilom. in esercizio | 198 | 198 | » | » |
| Viaggiatori . . . . | 110,020.15 | 108,064.07 | » | 1,956.08 |
| Merci a G. Velocità | 11,599.38 | 11.832.14 | 232.76 | » |
| id. a P. Velocità | 84,045.75 | 82,100.94 | » | 1,944.81 |
| Introiti diversi . . | 11,891.77 | 9,987.58 | » | 1,904.19 |
| Totali . . . | 217,557.05 | 211,984.73 | 232.76 | 5,805.08 |

# A N N U N Z I

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, l'Assemblea generale ordinaria, di che all'articolo 25 degli Statuti sociali, è convocata pel giorno 6 giugno prossimo futuro a mezzodì, alla sede della Società in Firenze, via Renaj, n. 17, col seguente

**Ordine del giorno:**

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Bilancio consuntivo del 1877, preventivo del 1878 e deliberazioni relative;
3. Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione, a termini dell'art. 41 degli Statuti;
4. Nomina di tre Revisori del bilancio e di due Supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli Statuti potrà esser fatto dal 23 a tutto il 27 maggio p. v.:

A **Firenze,** alla Cassa Centrale della Società;
» **Napoli,** alla Cassa Succursale dell'Esercizio;
» **Torino,** alla Società generale di Credito Mobiliare Italiano;
» **Genova,** alla Cassa Generale;
» **Milano,** presso il signor Giulio Belinzaghi;
» **Livorno,** alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» **Parigi,** alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
» **Londra,** presso i signori Baring Brothers e C

Le modalità per l'esecuzione di detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia, n. 99 del 27 corrente, e sono ostensibili presso le Casse sovraindicate.

*Firenze*, 29 *aprile* 1878.

## REVUE BRITANNIQUE

**REVUE INTERNATIONALE**

*Sommaire des matières contenues dans la livraison d'avril 1878:*

**Colonisation - Histoire - Géographie.** - La Cochinchine française et les français dans l'Indo-Chine.

**Sport. — Histoire naturelle.** — Les chasses d'Afrique. - Le rhinocéros.

**Art dramatique. — Histoire du théâtre.** — Un interrègne au Théâtre-Français. — Larive et Mademoiselle Raucourt.

**Miscellanées.** — En éclaireur. — Souvenirs d'un officier de l'armée des Indes.

**Littérature du midi.** - La mort de l'Aga Smaïl Czengicz. — Poëme croate.

**Roman.** — Les couches sociales — Etude de la vie moderne (3e extrait).

**Miscellanées. — Nouvelles.** — Un amour fatal — Pensées diverses.

**Correspondances de la Revue Britannique.** — *Nouvelles des sciences, de la litterature, des beaux-arts, du commerce, etc. etc.*

**Correspondance d'Allemagne** — Le prince héritier souverain de l'Alsace-Lorraine. — Protection et libre échange. — Les peintres allemands et l'Exposition universelle - Le dernier tableau de Makart. — Exposition héraldique à Vienne. — Ouvrages nouveaux.

**Correspondance d'Amérique.** — Tribulations du president. — Un mot sur les finances. — Une sentence arbitrale internationale contestée. — Indépendance nationale. — Danger d'être enfermé comme fou, quoique sain d'esprit. — Politique d'un poéte. — Nominations de Consuls. — Anderson acquitté en appel.

**Correspondance d'Orient.** — Ni guerre ni conférence - Plus d'Europe, plus d'hégémonie allemande - L'Autriche et le Zollverein danubien — La question grecque - La franc-maçonnerie dans les Indes.

**Correspondance d'Italie** — Le prince Napoléon et les projets d'alliance. — Politique extérieure de l'Italie, le principe des nationalités. — Les communes italiennes. - Cose del Vaticano. — Curiosités judiciaires.

**Correspondance de Londres.** — Obscurités de la politique anglaise. — Les changements d'uniforme. — Assassinat de lord Leitrim; les crimes agraires de l'Irlande. — La course à la rame des Universités — Le diable existe-t-il? - Prophètes et prophéties; la mère Shipton; l'homme à la seconde vue. — Les famines dans l'Inde. — Les serpents sacrés de Travancore. — L'arbre à pluie — Livres nouveaux: *Souvenirs d'un sportsman*, romans, théâtres, etc. etc.

**Chronique scientifique.**

**Chronique et bulletin bibliographique.** — La paix ou la guerre? — Les alliances de la France en 1870. - L'Exposition. - Amenités radicales. — Livres nouveaux. — Théâtres: *Les Fourchambault*; le théâtre Italien, etc.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di giovedì 16 aprile corrente, alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel palazzo in piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per un sessennio* a partire dal 1° luglio 1878 e terminare al 30 giugno 1884 del tronco della strada provinciale N. 16 da Torino ad Ivrea per Castellamonte compreso fra l'abitato di Rivarolo e l'incontro della strada provinciale Chivasso-Ivrea, presso quest'ultima città, della lunghezza di metri 22,605, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 15,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *quinto* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà al 1° giugno prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente alla *metà* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 1° maggio 1878.*

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

**Anno XI.** Mercoledì 15 Maggio 1878 **N.° 20.**

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 20 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Le Convenzioni ferroviarie giudicate dagli on. Lugli e Borgnini — L'esercizio governativo delle ferrovie* (Fine) — *Esposizione Universale di Parigi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## LE CONVENZIONI FERROVIARIE
### giudicate dagli onorevoli Lugli e Borgnini

Come abbiamo promesso nel precedente numero, diamo oggi ai nostri lettori più ampii ragguagli sulle due recenti pubblicazioni degli on. Lugli e Borgnini intorno alle *Convenzioni ferroviarie*, presentate al Parlamento dal Ministero Depretis, e di cui ci siamo già diffusamente occupati.

L'on. deputato Cesare Lugli, nel suo opuscolo intitolato: *Le Convenzioni ferroviarie — Riscatto, esercizio e nuove costruzioni* (Roma, tip. del Senato), combatte apertamente quelle Convenzioni; confessando però sin da principio di prenderne a parlare *con una certa esitanza*, « o perchè il tema è vasto, ed il lavoro presentato (bisogna pure riconoscerlo) è lavoro escito da *mani espertissime*, sicchè il volerlo analizzare, e tanto più censurare, sarebbe opera che richiederebbe una *maggiore autorità* ».

E l'on. S. Borgnini si accinge a confutare l'opuscolo del Lugli, dichiarando di averlo letto con *vivo interesse*, perchè, « dopo tutto il *cicaleccio* che s'è fatto attorno alle « *Convenzioni ferroviarie*, egli è il primo che sia sceso « in lizza a discuterne le clausole ed a dire chiaramente « le ragioni per le quali le respinge ».

Ciò premesso, l'egregio Direttore delle Ferrovie Meridionali, nel suo opuscolo che intitola: *Brevi appunti all'opuscolo dell'on. deputato Cesare Lugli sulle Convenzioni ferroviarie* (Firenze, tip. Civelli), entra a parlare del *riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali*, e ne tratta con quella cognizione di causa, che nessuno potrebbe contestargli. Prescindendo però dalla questione del riscatto, che ci pare ormai esaurita, noi crediamo doverci più particolarmente occupare della parte riguardante i *patti per l'esercizio*, siccome quella che ha per noi un interesse più attuale e generale.

Esposti, a tale proposito, i ragionamenti del Lugli, l'on. Borgnini vi risponde colle seguenti parole, le quali ci sembrano, in vero, degne di molta considerazione da parte degli uomini competenti ed imparziali:

....Ho voluto esporre tutto intero il ragionamento dell'on. Lugli, perchè è chiaro, limpido, stringente, e, per coloro che non sono molto addentro nelle discipline ferroviarie, presenta tutti i caratteri dell'evidenza.

Però le sue affermazioni non reggono alla critica.

È principio ormai incontrastato ed a tutti noto, che le spese d'esercizio d'una strada ferrata si dividono in due parti, cioè in spese fisse ed in spese proporzionali al traffico. Così un traffico di un milione sovra 100 chilometri di linee richiede una spesa minore, che se lo stesso milione si ottiene sovra una rete di 200 chilometri. E se sovra questa il traffico sale a due milioni, la spesa per chilometro sarà circa la stessa, che si aveva per raccogliere il milione sulla rete di 100 chilometri. Si è in forza di questo principio, che il rapporto fra le spese e gli introiti è del 62 0[0 sulle ferrovie dell'Alta Italia, che hanno un introito medio di L. 28,000 per chilometro; del 75 1[3 sulle Romane, il cui introito è di L. 17,000; e dell'80 per cento sulle Meridionali e Calabresi, il cui introito complessivo è di L. 12,000. Fate che il traffico sulle Meridionali e Calabresi riunite salga da 12,000 a 28,000 lire, come sull'Alta Italia, e la spesa rimarrà dell'80 per cento sulle prime 12,000 lire, per comprendervi la spesa fissa e la proporzionale, e non sarà che del 50 per cento circa sugli introiti da 12,000 a 28,000, perchè su questi non sarà più da prelevarsi che la spesa proporzionale. Riunite queste due spese, e ricadrete con molta approssimazione sul 62 0[0 dell'Alta Italia. Anzi, siccome sulle Romane, Meridionali e Calabresi le tariffe di trasporto sono più miti che sull'Alta Italia, avviene che le spese d'esercizio, a condizioni eguali, sono meno elevate su quelle, che su questa rete; ed è ciò appunto, che aveva indotto il Governo a stipulare nelle Convenzioni una somma, da spendersi ogni anno a migliorare gli stipendii degli impiegati delle reti Romana, Meridionale e Calabrese.

Ciò premesso, i 150 milioni d'introito, sui quali si è stabilito il canone di 45 milioni, si compongono di 97 milioni provenienti dall'Alta Italia, a ragione di 28,000 lire; di 28 milioni Romani, a ragione di 17,000 lire; e di 25 milioni Meridionali e Calabresi, a ragione di 12,000 lire per chilometro.

Per gli aumenti progressivi d'introito sovra ciascuna delle tre reti, la partecipazione fra Governo e Società è regolata da disposizioni speciali. Essi non possono, in conseguenza, avere alcuna influenza sulle spese necessarie ad ottenere i primi 150 milioni, e che ascendono al 62 per cento degli introiti per l'Alta Italia, al 75 1/3 per le Romane, ed all'80 per cento per le Meridionali e Calabresi. Modificate i due ultimi coefficienti, riducendoli al 62 per cento come per l'Alta Italia, e dovrete sopprimere gran parte delle spese fisse dell'esercizio, cioè cantonieri, guardiani, capi-stazione, capi-deposito, il nerbo cioè del personale.

È quindi illusoria la economia di 7 e mezzo milioni, preconizzata dall'on. Lugli sulle spese d'esercizio.

Ma v'ha di più. L'on. Lugli sostiene, che per fare l'esercizio dell'Alta Italia la spesa del 62 per cento è soverchia, e crede di poterla ridurre al 50 per cento. Me ne duole, ma mi credo obbligato di dissipare anche questa rosea illusione dell'on. deputato.

Le Strade ferrate dell'Alta Italia, con un traffico di 96 milioni, consumano 250 mila tonnellate di carboni, a L. 40 la tonnellata. Se costa più, paga il Governo; e se costa meno, la differenza va in aumento del canone. In Inghilterra il carbone costa 15 lire la tonnellata, e la differenza di 25 lire nel prezzo sta tutta a carico delle Strade italiane, e somma per 250 mila tonnellate a . L. 6,250,000

Pei materiali d'armamento, mettiamo sull'Alta Italia un ricambio annuo di 12 mila tonnellate. È pochissimo, ma basta pel nostro assunto. Costano per tonnellata 30 lire di dazio e 25 lire di nolo, cioè 55 lire per tonnellata di maggiore spesa che in Inghilterra, cioè . . . . . . » 660,000

Mettiamo anche a calcolo la riparazione del materiale mobile. Giusta le nuove Convenzioni, alla rete dell'Alta Italia sono assegnati circa 8 milioni per la riparazione e rinnovamento del materiale mobile. Dedotta una metà per le spese di personale, restano 4 milioni per la provvista delle materie, e di questi 4 milioni non sarà soverchio prelevare il 15 0/0 per spese di dazio e trasporto. Sono altre . . . . . . . . . . . . . . » 600,000
di maggiore spesa che in Inghilterra,

ed in totale . . . . . . . . . . . . . » 7,510,000
somma corrispondente all'8 0/0 degli introiti.

Supponete che i carboni e ferri costino qui come in Inghilterra, e la spesa d'esercizio scenderà dal 62 al 54 0/0, malgrado l'aggio, le soverchie tasse, e le altre magagne che abbiamo in Italia.

Vediamo ora qual'è la spesa d'esercizio delle strade ferrate inglesi. Ho scelto queste a preferenza dell'altre, perchè conosciamo i prezzi dei materiali inglesi, che sono come i nostri, dedotti i trasporti ed il dazio; perchè le tariffe di trasporto devono essere pochissimo dissimili dalle nostre; e finalmente perchè le spese d'esercizio risultano da documenti ufficiali presentati al Parlamento. Scorrendo il documento del capitano Tyler, si trovano le seguenti proporzioni fra gli introiti e le spese delle principali strade inglesi per l'anno 1875:

| | |
|---|---|
| Bristol and Exeter | 53 0/0 |
| Caledonian | 51 0/0 |
| Great Eastern | 58 0/0 |
| Great Northern | 55 0/0 |
| Great Western | 51 0/0 |
| Great Southern and Western | 55 0/0 |
| Lancashire and Jorkshire | 58 0/0 |
| London and Nord Western | 55 0/0 |
| London and Sout Western | 55 0/0 |
| London Brighton and South Coast | 49 0/0 |
| Midland | 54 0/0 |
| North Eastern | 54 0/0 |
| Media | 54 0/0 |

Queste strade riunite hanno una lunghezza di 17,132 chil., e diedero nel 1885 un introito di 46,579,413 sterline, pari a 1164 milioni di franchi, ossia 68,000 fr. per chilometro, cioè 2 volte e mezza l'introito chilometrico dell'Alta Italia. Malgrado questi vantaggi, le strade inglesi costano di esercizio il 54 per cento degli introiti, cioè il costo dell'esercizio dell'Alta Italia, qualora i carboni e ferri vi si potessero ottenere ai prezzi inglesi. E notisi che l'introito lordo del treno-chilometro inglese è di 7 franchi, mentre sull'Alta Italia non è che di 5,75 lire; e che l'introito chilometrico inglese è di 68,000 fr., mentre sull'Alta Italia non è che di 28,000 lire. Vede dunque l'on. Lugli che l'Italia è molto economa nelle sue spese d'esercizio, e che non è possibile ch'essa possa esercitare bene le sue ferrovie e spender meno. E quando le prove che ho date non bastassero a persuaderlo di questo fatto, ed egli persistesse a credere che l'avvenire dell'esercizio ferroviario è promettente di economie, mi permetterò di ricorrere nuovamente alle statistiche inglesi per convincerlo del contrario.

Nel gruppo di linee che ho considerato superiormente, lo sviluppo del traffico era nel 1858 meno della metà di quello che è attualmente, e l'esercizio vi si faceva a ragione del 45.4 per cento degli introiti.

Dunque in 17 anni è più che raddoppiato il traffico, ed il rapporto fra la spesa e l'introito, invece di diminuire, è cresciuto dal 45.4 per cento al 54 per cento.

Ed è facile comprenderne la ragione. I servizii, coll'andare del tempo, si perfezionano; il materiale, i fabbricati ed i manufatti richiedono maggiori cure; i prezzi delle derrate aumentano, ed il personale vuol esser meglio retribuito. Quindi in tutti i rami di servizio aumentano le spese. A quest'aumento di spese dovrebbe corrispondere un aumento di tariffe, ed invece succede tutto il contrario; perchè la tariffa media di trasporto dell'unità di traffico tende sempre a diminuire, aumentandosi per conseguenza il rapporto fra le spese e gli introiti.

I due coefficienti del 45 e del 54 0/0, ricavati dalle strade inglesi a 17 anni di distanza e malgrado il raddoppiamento del traffico in questo periodo di tempo, servono altresì a confutare quel passo dell'opuscolo, ove l'on. Lugli afferma che, per ogni aumento di traffico, le spese d'esercizio corrispondenti non devono oltrepassare il 40 0/0 dell'aumento stesso.

Le considerazioni che abbiamo svolte coll'appoggio delle statistiche inglesi sono là per dimostrare che il 50 0/0, se basta ora appena a coprire le maggiori spese, corre rischio di essere deficiente fra vent'anni. E notisi che in queste maggiori spese hanno grandissima parte i carboni ed i ferri, che sono immensamente più costosi in Italia che non in Inghilterra.

Più oltre, l'on. Lugli, passando a discorrere della ripartizione dei maggiori introiti dell'esercizio, in ragione del 42 per cento al Governo e del 58 per cento alle Società, trova giusta questa ripartizione, ma soggiunge subito dopo che le Società, esercitando al 42 per cento, avranno un benefizio del 16 per cento. Anche questo coefficiente va notabilmente diminuito. Le maggiori spese non essendo minori del 50 per cento, il margine è soltanto dell'8 per cento, sul quale, a termini delle Convenzioni, le Società dovevano compensare le perdite inerenti all'esercizio « a rischio e pericolo » delle linee private, perdite che avrebboro forse assorbito la metà ed anche più del benefizio.

L'on. Lugli non ha considerato questo onere che veniva imposto alle nuove Società; eppure esso era talmente grave, da mettere in serio pensiero i contraenti. Ammettendo pure che le linee dei due primi gruppi presentassero un'eccedenza degli introiti sulle spese, restavano sempre le linee degli altri due gruppi, con un'eccedenza quasi assicurata delle spese sugli introiti. Questo *deficit* annuo sarebbe tornato a carico delle Società esercenti; e calcolandolo in media a sole 3000 lire per chilometro e per parecchi anni, avrebbe di molto assottigliati i vantati benefizii sui maggiori introiti dell'esercizio delle linee della Concessione.

Non è quindi soverchia la previsione d'una metà dei benefizii dell'esercizio delle vecchie linee, per sopperire alla deficienza degli introiti delle nuove linee private.

Riassumendo il sin qui detto sui patti dell'esercizio delle

linee private, parmi avere dimostrato:

1° Che non sono appoggiati dall'esperienza i ragionamenti dell'on. Lugli per ritenere insufficiente il canone di 45 milioni;

2° Che il benefizio presunto a favore delle Società, sui maggiori introiti dell'esercizio, non è, per i motivi sovraesposti, del 16 0[0, ma soltanto del 4 0[0; di guisa che dev'essere ridotta dei 3[4 la somma di benefizii prevista dall'on. Lugli al paragrafo 3° del suo Calcolo finanziario.

Giunto a questo punto del mio lavoro, potrei rifare i calcoli finanziarii istituiti dall'on. Lugli, per dimostrare che le Società avrebbero, col nuovo contratto, realizzato, a profitto di 160 milioni di Azioni, un benefizio del 15 per cento, ridotto poi all'11 per cento per effetto del patto di compartecipazione del Governo agli utili eccedenti il 7 1[2 per cento del capitale-Azioni. Ma me ne astengo, perchè, alieno dalla polemica, il mio solo scopo, nello scrivere queste poche pagine, fu di porre in guardia i lettori contro le conseguenze di premesse erronee, perchè non suffragate dall'esperienza. Del resto, questi calcoli ciascuno li può fare da sè; e tenendo conto, per quel che valgono, delle mie osservazioni, formarsi un criterio esatto dei risultati finanziarii di queste, molto malmenate, ma assai poco discusse e conosciute *Convenzioni ferroviarie*.

---

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO DELLE FERROVIE

*(Continuazione e fine — V. N. 19)*

Dopo aver accennato all'organizzazione militare delle ferrovie in Francia, e riferite le conclusioni di un recente libro pubblicato a Berlino dal sig. H. Budde, sotto il titolo: *Les chemins de fer français pendant la guerre de 1870-71 et leur développement ultérieur au point de vue stratégique* — conclusioni molto favorevoli all'organizzazione francese in confronto della tedesca, « assai complicata, con divergenze d'opinioni e d'interessi molteplici » (come dice lo stesso autore); l'on. Jacqmin così riassume e conchiude il suo coscienzioso ed autorevole studio sul tema dell'esercizio ferroviario governativo:

In questo momento si hanno nel mondo circa 300,000 chilometri di ferrovie, così ripartite:

| | | |
|---|---|---|
| America . . . . . . . . . . . . . . . . | chil. | 143,000 |
| Asia (principalmente India inglese) . . . | » | 11,000 |
| Oceania (principalmente Australia) . . . | » | 2,500 |
| Africa (principalmente Algeria ed Egitto) . | » | 2,500 |
| Europa . . . . . . . . . . . . . . . | » | 140,000 |

Senza occuparci dell'Asia, dell'Occania e dell'Africa, che non ci offrirebbero tuttavia se non pochi esempi di esercizio governativo, noi possiamo dire che l'America del Nord ha elevato all'altezza di dogma politico l'inettitudine dello Stato ad incaricarsi della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie. E se restiamo in Europa, troviamo che i 5 sesti circa della rete sono esercìti da Compagnie: l'ultimo sesto è esercito dallo Stato, cioè: nel Belgio 2,105 chil., in Germania 17,606, nell'Austria-Ungheria 2,274. Storicamente, abbiamo dunque potuto dire che la questione era ben lungi dall'essere risolta in favore del sistema dell'esercizio governativo.

Non sono le considerazioni economiche che determinarono la creazione delle reti dello Stato: queste sono quasi tutte dovute a motivi politici, nel Belgio non meno che in Germania ed in Ungheria.

Durante un triennio, il regime dell'esercizio governativo venne esperimentato in Francia sopra linee importanti; ma l'impotenza dell'Amministrazione a piegarsi alle necessità commerciali, impotenza anticipatamente segnalata dagli oratori più influenti dell'Assemblea nazionale, e specialmente dal sig. Giulio Favre, fu dimostrata dall'esperienza.

Sulle linee esercìte dallo Stato, le tasse medie pagate dal pubblico non sono inferiori a quelle pagate sulle reti esercìte dalle Compagnie: anzi quasi sempre sono superiori.

Su queste stesse reti, la regolamentazione sostituisce la responsabilità. Per sottrarsi alle difficoltà delle relazioni col pubblico, le Direzioni governative si sforzano a limitare l'esercizio, almeno per ciò che concerne il traffico delle merci e la trazione dei treni. Chiunque non può consegnare almeno 5000 chilog. di merci in una sola volta, deve o pagare enormi sovratasse, o rivolgersi ad intermediarii.

Se noi cerchiamo invano ciò che guadagnerebbe il pubblico colla soppressione delle Compagnie e colla trasformazione dei loro agenti risponsabili in funzionarii pressochè irresponsabili, tanto pecuniariamente, quanto personalmente, non abbiamo poi alcuna incertezza circa le perdite che farebbe lo Stato.

Lo Stato, che non impone la rendita, non potrà prelevare imposte sul reddito dei capitali necessarii al compimento della rete. Le imposte, che gravano così fortemente l'industria dei trasporti (nel 1876 essa pagò 159 milioni) saranno difficilmente mantenute, e bisognerà chiedere all'imposta i mezzi per colmare siffatto *deficit*. Allorchè lo Stato sarà padrone del prezzo di codesti trasporti, in tempo, non diremo di miseria, ma soltanto di carestia, non si manterranno mai tasse un po' elevate sul prezzo delle cose necessarie alla vita.

Tutti i funzionarii pubblici dimostreranno essere indispensabile di conceder loro, se non la gratuità, almeno il quarto della tariffa, come ai militari ed ai marinaj. S'invocherà l'esempio dei paesi esteri pel trasporto degli elettori e dei membri del Parlamento. Si è certi che, nelle questioni elettorali, il ribasso del prezzo dei trasporti non sosterrà mai la menoma parte? Le Compagnie ferroviarie resistono a tutti siffatti eccitamenti, perocchè esse hanno un interesse considerevole da tutelare, — la rimunerazione e l'ammortamento dell'enorme capitale impiegato nella costruzione delle loro linee. Se questo capitale si eleva a 10 miliardi (e si può ben prevedere questo limite), bisogna che l'esercizio dia in prodotti netti, per l'interesse e l'ammortamento, almeno 550 milioni all'anno. Ora, se l'esercizio è diretto in modo che i beneficii annuali sieno inferiori a questa somma, bisogna colmare la differenza coll'imposta. Se si arriva al limite estremo di non chiedere al pubblico che il rimborso puro e semplice delle spese di esercizio, bisogna aggiungere alle imposte, per circa 75 anni, una somma annua di 550 milioni. Ecco quanto farebbe d'uopo che tutti sapessero, e che invece moltissimi ignorano. Ma si dice: lo Stato fa il servizio della posta, e può far bene anche quello delle ferrovie. Però non si chiede se il servizio della posta, in confronto di quanto costa, sia rimuneratore o no.

Abbiamo accennato ad una perdita annuale possibile di 550 milioni, ma nulla ci assicura che questo limite non possa essere superato. Infatti, come lo Stato potrebbe resistere alle incessanti domande di nuove linee? Esso sarà impotente, e nondimeno sarà gravemente impegnato........

Si è voluto da taluni riconoscere che l'esercizio diretto delle ferrovie, con un esercito di funzionarii dello Stato presentava gravi inconvenienti, e si è proposta una soluzione, che abbiamo già indicata al principio di questo studio. Lo Stato riscatterebbe tutte le ferrovie, non già per esercirle, ma per affittarle l'indomani a nuove Compagnie, che gli pagherebbero un canone: è questa la soluzione, di fronte a cui il Governo italiano sta, da oltre due anni, esitante (*). Ma si può domandare ciò che si guadagnerà e chi guadagnerà qualche cosa in tale trasformazione? In luogo di avere dinnanzi a sè gli agenti di 6 Compagnie, il pubblico avrà invece di 10, 15, 20 forse, e non vi farà alcun caso. In secondo luogo, perchè la trasformazione sia giustificata, s'imporranno alle Compagnie affittuarie delle tariffe più basse delle attuali. Supponiamo 10 p. 0[0 su 900 milioni di prodotti lordi, cioè 90 milioni: il reddito sarà dunque diminuito di 90 milioni; ma, siccome si dovrà sempre

---

(*) Compiuto il riscatto, non rimane, pur troppo, all'Italia altro espediente: od esercizio governativo, o locazione, sotto diverse condizioni, a Società private. LA RED.

pagare il prezzo convenuto pel riscatto, così bisognerà inscrivere codesta somma tra le spese del bilancio.

Ma, in fine, che cosa saranno codeste nuove Compagnie? Esse non avranno bisogno che di un piccolo capitale; non saranno punto paragonabili colle grandi Compagnie attuali, il cui capitale supererà in breve, per ciascuna di esse, un miliardo, un miliardo e mezzo, o due miliardi: esse saranno infinitamente meno solide e meno potenti. Ma il *meno potenti* non sarebbe forse il segreto desiderio di coloro che considerano come necessario di spezzare ciò ch'essi chiamano lo *spirito di resistenza* delle Compagnie? In primo luogo, bisognerebbe non accontentarsi delle vaghe asserzioni: bisognerebbe precisare in quali condizioni codesta resistenza siasi manifestata. Ma noi andiamo più innanzi, e diremo che, appunto perchè sono resistenti, o più esattamente capaci di resistenza, bisogna conservarle: non si può, infatti, appoggiarsi se non su ciò che resiste; ed in circostanze molto gravi, il paese fu ben fortunato d'incontrare codeste grandi associazioni ed ottenere da esse insperati servigii.

Si dimentica, invero, quanto accadde nel 1871, quando, all'indomani della sottoscrizione dell'armistizio, si domandò alle Compagnie di assicurare in qualche modo, nello stesso tempo, il vettovagliamento di Parigi, il ripatrio di 400,000 prigionieri francesi, il dislocamento della metà dell'armata tedesca. Nessuno pensò che vi erano sulle ferrovie 150 opere d'arte distrutte, e che la circolazione era impedita da queste grandi distruzioni e dalle esigenze delle armate di occupazione. Le Compagnie francesi non hanno domandato un giorno di riposo, hanno compiuto in silenzio una opera immensa. Ma lo Stato è venuto, almeno finanziariamente, in loro soccorso? Lungi da ciò, esso disse loro: Aprite cantieri da ogni parte, ingrandite le vostre Stazioni, aumentate il vostro materiale ruotabile: poscia, per le garanzie d'interesse io vi devo somme considerevoli, ma non posso pagarvele: procuratevele come potete, io ve ne pagherò l'interesse. — Nel 1872, come nel 1871, lo Stato tenne lo stesso linguaggio, e le Compagnie hanno dovuto aggiungere ai prestiti che dovevano fare pei loro lavori ordinarii e straordinarii, dei prestiti speciali, circa 30 milioni nel 1871 e 34 nel 1872, per sostenere gl'impegni dello Stato.....

Dio preservi il nostro paese dal rivedere giorni simili a quelli del 1871; ma, se ritornassero, si si pentirebbe amaramente di avere annientato organismi così potenti e indipendenti dallo Stato. Sopprimete le 6 grandi Compagnie, e sostituitele con Compagnie affittuarie, queste conserveranno, secondo ogni probabilità, una parte dell'antico personale; gli uomini saranno dunque in gran parte gli stessi: essi avranno lo stesso zelo, lo stesso patriottismo, ma saranno impotenti, poichè non avranno più a loro disposizione quelle due grandi leve: la libertà d'azione ed il credito!

Il còmpito dello Stato, quale noi l'intendiamo, è questo: Garantire a ciascun cittadino la sicurezza de' suoi beni e della sua professione; assicurare l'imparziale distribuzione della giustizia, la difesa del paese per terra e per mare, l'esatta ripartizione delle imposte, la loro percezione economica, il loro impiego regolare; incaricarsi della esecuzione dei lavori pubblici che l'industria privata o i poteri locali non potrebbero intraprendere. Tutto ciò, agli occhi nostri, è abbastanza, ed è già molto grande; ma lo Stato lasci all'industria privata tutto ciò ch'essa può concepire e compiere.

Se, per eccezione, un'industria tocca da parecchi lati gli interessi pubblici (e l'industria delle ferrovie è in questo caso), lo Stato può e deve sostenere di fronte ad essa un còmpito importante, quello di tutore, di difensore degl'interessi generali. Questo còmpito fu dalla legge francese preveduto e determinato nel modo il più ampio, che nulla lascia desiderare in proposito. Noi ammettiamo pienamente, anzi lo desideriamo, uno Stato che controlli e sorvegli; ma temiamo uno Stato che, incaricato di agire esso medesimo, è condannato a navigare sempre tra due scogli, l'indifferenza o l'eccesso; che, in una parola, impedirà od opprimerà.

Non esitiamo dunque a conchiudere, non esservi nulla da mutare in Francia nella organizzazione generale della rete delle strade ferrate. Questa organizzazione comporta dei miglioramenti, noi siamo ben lontani dal disconoscerlo; ma l'esercizio delle ferrovie non è più quello ch'era 20 anni fa, e sarà singolarmente trasformato da qui ad altri 20 anni. Le parole *mutamento di proprietario*, che si vedono scritte in grossi caratteri sulla porta di alcuni stabilimenti, non sono, per solito, l'indizio d'una situazione florida, ed il pubblico si è più d'una volta domandato se l'antico padrone non valeva meglio del nuovo!

In ogni caso, è saggio, è ragionevole, abbattere una casa, al solo scopo di avere un alloggio migliore? E perchè affrettarsi, spingersi senza ragione? La legge ha già previsto il momento in cui, senza scosse, senza difficoltà, lo Stato entrerà in possesso della rete francese, riceverà, senza toccare la borsa, 30 a 35,000 chilometri di linee, che costarono più di 12 miliardi, i quali saranno allora interamente rimborsati. Il reddito di siffatta rete basterà a pagare il debito pubblico. Codesta prospettiva è da disprezzarsi, o non si deve piuttosto fare tutto il possibile per riservarsi nell'avvenire un così bel risultato?

Non dimentichiamo, infine, il voto formulato dal suddetto scrittore militare tedesco, di veder cioè sparire nel suo paese l'organizzazione amministrativa e governativa, tanto complicata, delle ferrovie; di veder sostituire codesta confusione dalla creazione di grandi reti, aventi organizzazione, credito, iniziativa e responsabilità propri. Collaboratori, in tempo di pace come in tempo di guerra, della grande Commissione militare superiore delle ferrovie, i capi delle Compagnie francesi mettono già a disposizione del Ministero della guerra un personale numeroso e perfettamente disciplinato.

Noi non siamo abituati a trovare nelle pubblicazioni straniere l'elogio delle istituzioni francesi; ora, conviene scrivere ai giornali americani che l'opinione, ch'essi si sono fatta della organizzazione delle nostre ferrovie, è fallace? Conviene prevenire i Tedeschi che noi ci affretteremo a fare scomparire la concentrazione delle nostre forze industriali?

Questa giusta e calzante domanda, con cui l'egregio scrittore francese chiude il suo dotto ed importante lavoro, si può benissimo rivolgere anche in Italia a coloro che, per un partito ciecamente preso, si ostinano a combattere l'industria ferroviaria privata, e propugnano il grande principio *economico* dello Stato costruttore, impresario, esercente, come l'unica salvaguardia dei pubblici interessi, come la sola e vera sorgente della prosperità nazionale!

Noi non possiamo che vivamente deplorare tale acciecamento, e tenerci onorati di aver sempre sostenuto i principii e le idee così splendidamente svolte dall' illustre Jacqmin.

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI

*(Nostra Corrispondenza)* (*)

Parigi, 6 maggio.

*Considerazioni generali.* — L'inaugurazione di una Esposizione universale fu, fin dall'origine, considerata come un avvenimento della più grande importanza: quella del 1878 fu una vera ed imponente festa nazionale. Parigi, che sopportò con mirabile energia nel 1870, e durante 5 mesi, il bombardamento e la fame, ha festeggiato l'apertura officiale dell'Esposizione con tale pompa ed accordo di pensieri e di sentimenti, che si può considerare, a giusto ti-

(*) Come annunciammo nel precedente numero, è questa la prima lettera del nostro corrispondente speciale di Parigi, giuntaci in ritardo, ma che però non ha perduto nulla del suo interesse, e che serve di opportuna introduzione alle successive, che saremo lieti di offrire ai nostri lettori insieme colle altre notizie che ci perverranno, senza dubbio, da più parti.
La Red.

tolo, il 1° di maggio 1878 quale uno dei giorni più belli per la Francia.

Non è molto, una guerra disastrosa fece subire a questa nazione tali conseguenze, che per qualunque altra sarebbero riescite mortali. E se questo popolo ha potuto rialzarsi, quasi per incanto, grande e vigoroso, lo si deve, più che alla ricchezza naturale del suolo, all'amore del lavoro, i cui prodotti costituiscono il perno dell'attuale Esposizione. Alla disfatta del 1870 la Francia contrappone la vittoria del 1878. Alla lotta delle armi, che divengono di giorno in giorno più micidiali, la Francia sostituisce le armi dell'avvenire: quelle cioè del lavoro e dell'industria!

Allorquando il *Giornale ufficiale* del 5 aprile 1876 pubblicava il decreto che fissava al 1° maggio 1878 l'apertura d'una nuova Esposizione universale a Parigi, l'Europa si trovava in un momento di quiete generale.

Nessuna apparenza faceva supporre che nell'anno successivo l'eterna questione d'Oriente verrebbe rimessa a gala, e la pace del mondo ne sarebbe profondamente turbata. Ma già sin da quell'epoca l'industria, divenuta per un momento prospera, subiva le conseguenze della crisi commerciale precedentemente sofferta. La guerra d'Oriente e l'avvenimento al potere del Ministero del 16 maggio cooperarono a ridurre qui il movimento commerciale in condizioni allarmanti.

Nessuno ignora che la prosperità più o meno grande dell'industria nazionale è provata dai prodotti ferroviarii, che sono proporzionali alle fluttuazioni del commercio. Ora, le statistiche ci dimostrano che da qualche anno i prodotti chilometrici delle ferrovie, lungi dal seguire un movimento normale ascendente, tendono sempre a diminuire. Gl'introiti delle linee francesi presentarono nel 1877 una diminuzione di 16,022,995 franchi, che, avuto riguardo all'aumento di 677 chilometri aperti all'esercizio nell'anno stesso, corrisponde ad una diminuzione di franchi 1,761 nel reddito medio chilometrico, ossia ad una perdita del 4.12 0[0

Il successo più o meno fortunato di una Esposizione universale dipende essenzialmente dalle condizioni politico-economiche, nelle quali si trova la Nazione, che invita il mondo intero alla nobile gara dei prodotti industriali; in altri termini, perchè una Esposizione ottenga il massimo suo effetto morale e materiale, è necessario che l'industria si trovi nel paese in uno stato prospero e fiorente. Allora l'industriale tende a dare tutto lo slancio possibile ai suoi prodotti, aumentando la potenza delle macchine-utensili, o immaginandone altre che forniscano più soddisfacenti risultati. È altresì importante che la pace generale regni tra le nazioni concorrenti. La guerra e l'Esposizione sono l'antitesi l'una dell'altra. Per esprimerci con termini scientifici, diremo che la guerra e l'Esposizione costituiscono due correnti elettriche, che procedono in senso contrario l'una rispetto all'altra. Se poniamo i due elementi di fronte, per legge fisica essi si respingono a vicenda.

L'Esposizione del 1878, considerata sotto questi punti di vista, lascia, come si vede, non poco a desiderare: essa venne fissata ad un'epoca, che abbiamo ragione di ritenere troppo prossima. Tuttavia la Francia è un paese di tali risorse, che, malgrado le condizioni sue commerciali poco felici, l'Esposizione del 1878 sarà, senza dubbio, la più grandiosa che mai abbia avuto luogo. — Il progresso costante dell'industria, il numero e le dimensioni delle macchine sempre crescenti, obbligano ad estendere, per ogni concorso, lo spazio assegnato agli esponenti.

L'Esposizione del 1867 occupava una superficie coperta di 153,000 metri quadrati; per l'attuale si calcolava dapprima una superficie coperta di 270,000 metri quadrati, ripartita tra il Campo di Marte (220,000) ed il Trocadero (50,000). Malgrado il rifiuto del Governo germanico di partecipare all'Esposizione, le nazioni concorrenti si disputarono il terreno in modo tale, che la Commissione, vedendosi nella impossibilità di soddisfare alle numerose e pressanti domande di spazio, decise la costruzione di due annessi, che occupano i lati perpendicolari alla facciata principale del grande fabbricato costruito nel Campo di Marte. Lo spazio coperto venne così aumentato di circa 40,000 tri quadrati; per modo che lo spazio totale occupato le costruzioni misura attualmente una estensione di 310,000 metri quadrati, doppia cioè di quella occupata nel 1867.

La spesa preventivata fu di franchi 35,000,000; ma in seguito alle molteplici modificazioni introdotte nel progetto primitivo, la spesa effettiva ammonterà a circa 50 milioni, che rappresenta più del doppio quella del 1867. Siffatto aumento è ben naturale, quando si considera, oltre la maggiore estensione di superficie coperta, che la costruzione del sontuoso palazzo del Trocadero, la quale non doveva essere che provvisoria, venne compiuta in modo definitivo. Questo palazzo dev'essere rivenduto alla Città di Parigi, appena l'Esposizione verrà chiusa.

Come in tutte le imprese, di fronte all'uscita si preventivò l'entrata. Gl'introiti probabili vennero così ripartiti:

| | |
|---|---|
| Sovvenzione della Città di Parigi per la cessione del palazzo del Trocadero . . . . . . . . . | Fr. 3,000,000 |
| Introiti per ingresso all'Esposizione (1) . | » 14,000,000 |
| Vendita dei catalogi (eguale a quella avutasi nel 1867) . . . . . . . . . . . . . | » 1,235,000 |
| Rivendita di materiali (2) . . . . . . | » 7,500,000 |
| Totale | fr. 25,735,000 |

somma che rappresenterebbe la metà circa delle spese incontrate nelle costruzioni per l'Esposizione. Ma, se consideriamo gl'introiti indiretti che lo Stato percepisce sotto forma d'imposta, è facile comprendere che il *deficit* previsto sarà di gran lunga inferiore ai 25 milioni.

Le ferrovie ebbero nel 1867, in occasione dell'Esposizione, un aumento d'introiti del 13 0[0. Ammettendo pure un'eguale proporzione per l'anno 1878, ed avuto riguardo all'estensione attuale della rete ferroviaria, si avrebbe un aumento di fr. 47,000,000, il quinto dei quali (fr. 9,000,000) appartiene allo Stato. Nel 1867, i battelli trasportarono 27,876,000 persone; gli *omnibus* ne trasportarono 2,593,000 più che nell'anno precedente. La stessa cosa si potrebbe ripetere per tutti gli altri servizii pubblici.

Si è calcolato in complesso che lo Stato percepirà, sotto forma diretta ed indiretta, fr. 33,865,000; il contributo quindi di esso verrà ridotto a circa 14 milioni.

*Ing.* N. STEFANINI.

(1) Nel 1867 si fece un incasso di franchi 10,765,000.

(2) La rivendita del materiale non produsse nel 1867 che franchi 1'075,000; ma è d'uopo osservare che la forma elittica della costruzione male si prestava all'impiego successivo del materiale. Ora, la cifra di 7,500,000 fr. venne così calcolata:

| | |
|---|---|
| 28,000 tonnellate di ferro e lamiere a 0.20 il kg. | fr. 5,600,000 |
| 6,000 id. di colonne in ghisa a 0.15 id. | » 900,000 |
| 7,000 metri cubi di legno a 0.20 fr. il m. c. | » 140,090 |
| 40,000 metri di tettoia a 10 fr. il metro . . | » 400,000 |
| Materiali diversi . . . . . . . . . | » 460,000 |
| | Fr. 7,500,000 |

# Nostre Corrispondenze

Roma, 14 maggio (*).

Che l'esercizio delle strade ferrate sia costituito da due grandi fattori quasi egualmente importanti, sia formato di due elementi di natura diversa e di vitalità quasi pari, l'elemento industriale e l'elemento d'ordine pubblico, non mi sembra abbiano mai negato (perchè tanto varrebbe negare la presenza dell'ossigeno e dell'idrogeno nell'acqua) nè i più strenui difensori dell'esercizio governativo, nè i più appassionati fautori dell'esercizio privato. Soltanto si sostenne sin qui dagli uni: che l'esercizio delle strade ferrate rappresenta in sommo grado uno di quei servizii pubblici necessariamente compresi fra le alte funzioni dello Stato, quale custode e difensore dei diritti sociali; e

(*) Nella introduzione alla presente lettera, che non trovammo tra le cartelle inviateci, doveva certo riferirsi alla grande questione pendente delle ferrovie, da cui il nostro corrispondente trae poscia argomento a parlare della recente conferenza dell'ing. Martorelli. LA RED.

dagli altri, che il credito di uno Stato, per esempio, ha certamente tanta importanza, quanta ne hanno le strade ferrate, senza che sia mai caduto in pensiero a nessuno di affidare al Governo la direzione delle Banche, bastando a tranquillizzare la civile convivenza quelle leggi che delle Banche regolano la vita e i precipui atti della loro gestione. Si sono veduti sempre, io credo, i due distinti fattori dell'intrapresa, ma si lottava per la supremazia dell'uno o dell'altro, e non si è pensato mai seriamente alla possibilità di scinderli, alla possibilità che ciascuno disimpegnasse la propria azione separata ed autonoma, cospirando al medesimo fine con perfetto isocronismo, con perfetta armonia. O se pure tale concetto aveva fatto il suo nido in qualche cervello, niuno ch'io sappia l'ha reso di pubblica ragione prima del comm. Martorelli, Ispettore generale delle Ferrovie Romane, nella sua recente conferenza alla Scuola dei Ferrovieri in Roma.

Forse la lunga e fidata domestichezza coll'illustre suocero, il compianto senatore Scialoia, riuscì a fare del Martorelli un consorte, che immaginò e vuole e predica *la conciliazione*. Al magno esperimento nostro, ben nostro, voglio dire eminentemente ed esclusivamente italiano, della libertà della Chiesa nella libertà dello Stato (che percorse già sì lungo e felice cammino, quantunque non sia ancora giunto all'ultima meta), l'egregio ing. Martorelli vuole si aggiunga l'esperimento della libertà dell'industria privata nella libertà del servizio dello Stato. Al Governo la direzione del movimento e degli Uffici relativi ai contratti di trasporto, lo studio delle tariffe, degli orarii, del numero dei treni necessarii, la parte reale di servizio pubblico; alle Società la cura di trasportare viaggiatori e merci, di mantenere il piano stradale, di costrurre le opere d'arte, di costrurre o provvedere le macchine, i vagoni, il piccolo materiale d'armamento, i carboni, ecc., la parte realmente industriale, con immenso vantaggio del paese.

Questo è in embrione il sistema immaginato e propugnato dal Martorelli, con ampia esposizione di ragioni, e fatti, e cifre comprovanti la sua tesi, davanti ad un numeroso ed eletto uditorio. Proviamo, egli dice, colla convinta parola dell'apostolo d'un'idea; la rete sicula pare stata costrutta apposta — Non si allestisce ora l'esperimento dell'esercizio governativo? E quale grosso danno ne verrebbe, in ogni caso, a provare il sistema misto del Martorelli in piccola scala ed isolato? Comunque, mi sembra disegno degno di studio, di discussione, di maturazione; ed io sono certo che il *Monitore* offrirà una benevola e neutrale ospitalità a chi volesse scendere nella lizza. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici discusse principalmente, nella sua seduta generale di sabbato, l'ardua questione idraulica riguardante lo scopo e gli effetti della chiusa pel tronco maestro del fiume Bacchiglione nella provincia di Padova, ed espresse il voto che una Commissione d'ispettori venga incaricata di recarsi sul luogo ad assumere nuovi elementi di giudizio, atti a dissipare dubbii sorti intorno a talune circostanze di fatto. Esaminò poi un altro soggetto idraulico, approvando con alcune modificazioni il progetto dei lavori del 1° periodo per l'immissione del Panaro in Cavamento nella provincia di Modena.

E i progetti minori approvati, con particolari voti di Sessione, furono in numero d'11 per opere di consolidamento nel tronco Leonforte-Villarosa delle ferrovie Calabro-Sicule, oltre a parecchi per costruzione di strade provinciali. —

Vi annunziai, in una delle precedenti mie lettere, un accurato lavoro che stava allestendo per l'Esposizione Universale di Parigi la Commissione tecnico-scientifica istituita con R. Decreto del 16 febbraio 1873 per suggerire i provvedimenti necessarii al fiume Po; ed oggi, annunziandovene il felice arrivo a destinazione, vi offro alcuni particolari in merito, non privi di interesse, mi sembra. Sono gli atti compiuti sin qui dalla suddetta Commissione, contenuti in uno splendido Atlante, composto di 3 grandi volumi, e vi è compresa la livellazione generale del Po da Moncalieri al mare per oltre 500 chilometri, non che la sua planimetria; 89 sezioni trasversali, rilevate nel tronco arginato da Pavia al mare; i profili di livellazione longitudinale delle diramazioni alle foci, e dei principali influenti per tutta la estesa dei rigurgiti del fiume; ed infine un ragguardevole numero di più che 200 diagrammi delle giornaliere osservazioni eseguiti ai principali idrometri esistenti nel tronco arginato, pel corso di circa 25 anni, ed all'idrometro principale da Ponte Lagoscuro, durante tutto il presente secolo.

Ad illustrazione dell'Atlante si unì l'importante Memoria; che ebbe gli onori della pubblicazione negli atti della Reale Accademia dei Lincei, dove fu presentata e letta dal comm. Pacifico Barilari, vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed operoso membro della Commissione del Po. Dalla quale Memoria, oltre al già fatto, si apprende pure ciò che quest'ultima si propone d'intraprendere a compimento del suo mandato come sarebbe principalmente la determinazione delle velocità medie e delle portate del fiume nei diversi stati d'acqua, mediante esperienze dirette con molinello elettrico galleggiante, composto ad asta ritrometrica. Siffatte esperienze vennero già anzi iniziate nell'ultimo tronco del fiume, a pochi chilometri inferiormente a Ponte Lagoscuro, e nel tronco superiore inferiormente allo sbocco del Ticino, e gioveranno di certo moltissimo ad ottenere il massimo grado d'approssimazione nella determinazione delle portate, rimasta sin qui tanto difettiva colla sola scorta delle formole idrometriche.

La Commissione del Po proverà dunque alla mondiale Esposizione di Parigi come si conservino anche nella nuova Italia, nell'Italia degli Italiani, le antiche nostre gloriosissime tradizioni di scienza e pratica idraulica.

*B.*

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Un telegramma del nostro corrispondente di Roma ci annunzia, che nella prossima settimana saranno contemporaneamente presentati alla Camera il progetto per l'esercizio provvisorio governativo delle Ferrovie dell'Alta Italia, e quello per le costruzioni, il quale ultimo non attende che il complemento nella parte finanziaria.

Sappiamo che presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sono allo studio alcune modificazioni all'orario attuale delle Ferrovie medesime, da attuarsi per la stagione estiva, come negli anni decorsi. Tali modificazioni andranno in vigore nel prossimo mese di giugno.

La Commissione tecnica ferroviaria per l'unificazione dei tipi del materiale mobile, la quale, secondo la deliberazione presa nell'ultima sua conferenza di Torino, doveva riunirsi a Roma, riprenderà invece le sue sedute a Firenze nella seconda metà del prossimo mese.

Il 27 giugno prossimo si terrà in Firenze l'adunanza generale ordinaria degli azionisti delle Ferrovie Romane per la discussione ed approvazione del bilancio 1877 e per altri argomenti di secondaria importanza.

Lunedì (13 corr.), come noi avevamo preannunciato, si è aperto a Berna il Congresso internazionale ferroviario, promosso dal Governo federale svizzero per discutere la grave questione dei trasporti per ferrovia e stabilire un regolamento uniforme pei trasporti medesimi.

I paesi finora rappresentati a quel Congresso sono: Francia, Lussemburgo, Belgio, Paesi Bassi, Russia, Germania, Austria, Italia e Svizzera. Delegati per l'Italia sono: l'on. avvocato Villa, deputato; il sig. avv. Gola, dell'Ufficio legale delle Ferrovie dell'Alta Italia; ed il sig. cav. Paria, sotto-commissario governativo per le ferrovie.

Il Congresso ha iniziato le sue discussioni, colla nomina della presidenza: cioè del sig. Heer, consigliere federale svizzero, a presidente; e dei signori De Savigny, delegato della Francia, e Meyer della Germania, a vice-presidenti.

Sappiamo poi che la *Federazione internazionale per l'osservanza della domenica*, col mezzo del suo Comitato esecutivo, diresse ai membri del suddetto Congresso un'esposizione de' suoi voti per l'estensione, nei limiti del possibile, del riposo della domenica agli impiegati dei servizii pubblici.

Il Comitato esecutivo esprime il desiderio che, nel progetto di Convenzione internazionale per regolare i trasporti ferroviarii, quale è presentato dalla Confederazione Svizzera ai varii Stati dell'Europa, l'articolo 9 (calcolo del tempo di consegna) sia modificato così:

« *a)* Le Stazioni merci a piccola velocità saranno chiuse le domeniche e giorni festivi, tanto pel ricevimento, quanto per la consegna. I limiti della spedizione saranno aumentati di 24 ore, quando il giorno che seguirà a quello della consegna in Stazione sarà una domenica od un giorno festivo.

« I termini di consegna saranno parimenti anticipati di 24 ore, quando il giorno della consegna cadrà in domenica o in giorno festivo. In quest'ultimo caso, lo spazio fissato per la riscossione delle tasse di magazzinaggio sarà aumentato di 24 ore.

« *b)* Le Stazioni merci a grande velocità non saranno aperte le domeniche e i giorni festivi, se non durante le prime ore del mattino e per la consegna in Stazione ».

Il Comitato indirizza, inoltre, al Congresso un terzo voto — quello della sospensione dell'esercizio *dei treni merci a piccola velocità nella domenica*. Il concorso aperto su questa questione nel 1872 l'autorizza, dice, a credere che le difficoltà tecniche di questa riforma non siano insuperabili.

---

Riceviamo all'ultimo momento una lettera del nostro corrispondente speciale di Parigi, dalla quale togliamo quanto segue intorno all'andamento della grande Esposizione:

Al Campo di Marte ed al Trocadero si lavora con attività febbrile. L'aspetto generale è ben diverso da quello che l'Esposizione presentava il giorno dell'apertura. La galleria delle macchine (sezione francese) comincia a prendere un aspetto regolare. La maggior parte delle motrici sono già in movimento; ma delle macchine speciali, che si servono della forza motrice generale, ben poche ancora funzionano. È a ritenersi che la sezione francese delle macchine sarà del tutto compiuta fra una settimana.

La sezione straniera, invece, è molto più in ritardo. Però l'Inghilterra, la cui collezione di macchine è veramente la più considerevole ed interessante, ne ha pressochè terminata la regolare installazione.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Romane.** — Si ha da Livorno, 13:

L'adunanza tenuta ieri dal Consorzio dei possessori di titoli delle ferrovie Romane e Livornesi, fu abbastanza numerosa.

Si procedette alla votazione delle seguenti proposte, che furono approvate alla unanimità:

« L'adunanza delibera che il Consorzio s'intenda costituito per ottenere nel minor tempo possibile l'approvazione parlamentare della Convenzione di riscatto stipulata col Governo fino dal 1873, e che duri fino a che, raggiunto lo scopo, sia dal Governo medesimo affidata la rendita alla Commissione liquidatrice in ordine al disposto della Convenzione medesima, dichiarandosi di rimaner estraneo a qualsiasi rapporto d'interesse fra gli azionisti delle differenti categorie.

« L'adunanza accoglie la proposta del Consiglio di eleggere Livorno a sede del Consorzio, e procede alla elezione del Comitato direttivo ».

**Ferrovia Rimini-Ferrara.** — Leggiamo nel *Diritto* del 10:

Oggi gli on. deputati Gattelli e Bonvicini, a nome delle Provincie di Ferrara e di Ravenna, nonchè dei Comuni interessati nella ferrovia Rimini-Ferrara con diramazione a Lugo, presentarono al Ministro dei lavori pubblici una memoria, nella quale è addimostrata l'importanza di detta linea, e si domanda vengano fatte alla medesima migliori condizioni di quelle che erano stabilite nel progetto di nuove costruzioni annesso alle Convenzioni ferroviarie presentate dall'ex-ministro Depretis.

Il Ministro accolse assai cortesemente gli on. deputati; ma promise che un trattamento di favore egli non avrebbe potuto usarlo, e per quei principii di giustizia ai quali egli intende conformare sempre i propri atti, e per un sentimento di delicatezza che gli imponeva ogni maggior riserbo, appartenendo egli, come rappresentante politico e come cittadino, a Ravenna principalmente interessata nella linea sopraddetta.

Assicurava però che nelle proposte, che intendeva sottoporre all'approvazione del Parlamento, la linea Rimini-Ferrara con diramazione a Lugo, della quale riconosceva tutta l'importanza, sarebbe stata collocata in quella categoria nella quale sarebbero messe le altre linee aventi uguali caratteri e che si trovassero nelle stesse condizioni.

**Stazione in Trastevere.** — Leggesi nella *Riforma* del 12:

Ieri l'altro, una Commissione, guidata dal duca di Torlonia, si recò dal Ministro dei lavori pubblici per sollecitare la costruzione d'una Stazione ferroviaria in Trastevere.

L'on. Baccarini, mostrandosi favorevole al progetto di una Stazione in Trastevere, e per gli interessi commerciali della Capitale e per la importanza militare che essa avrebbe, promise alla Commissione che presenterà, quanto prima, un progetto di legge *ad hoc* al Parlamento.

La Commissione si congedò soddisfatta, e la notizia, sparsasi in Trastevere, ha prodotto una buonissima impressione.

**Ferrovie in Valtellina.** — Leggesi nel *Sole* del 13:

Siamo lieti di annunciare che il Consiglio dei ministri ha stabilito condizioni favorevolissime per le linee ferroviarie Colico-Sondrio e Colico-Chiavenna, rendendo così giustizia ai legittimi interessi finora trascurati ed ai sacrificii pel paese, con tanto patriottismo sempre sostenuti dalla Valtellina.

**Tramway Lodi-Pavia-Milano.** — Il *Sole* dice essere stato concesso all'ing. Redaelli di poter stabilire una

ferrovia a cavalli sulla linea da Lodi a Pavia, per S. Colombano e Chignolo. Da Pavia, il *tramway* verrà a Milano, ove la Stazione sarà stabilita nel sobborgo di Porta Ticinese. Darassi tosto mano alle opere di costruzione della nuova ippoferrovia.

**Tramway Milano-Vaprio.** — In sullo scorcio di questo mese, o nei primi del prossimo giugno al più tardi, verrà posto in esercizio il nuovo *tramway* Milano-Vaprio, i cui lavori sono quasi terminati, non mancando che pochi chilometri verso Vaprio.

La percorrenza del *tramway* è di chilometri 28.800; venne divisa in otto tratte, di circa metri 3,500 cadauna, e sono: Da Milano al Mulino Nuovo di Crescenzago; Vimodrone; Cernusco; Colombirolo di Cascina Pecchi; Gorgonzola; Fornaci; Battola; Vaprio.

Il tempo che si impiegherà per la totalità del viaggio è di due ore circa.

Saranno subito poste in attività le macchine, le quali escono dalle officine di Winterthur, Monaco e Bristol, ecc. Le carrozze sono parte di fabbrica italiana, e parte di Neuhansen, Parigi, Filadelfia ecc.

La partenza sarà alla porta Venezia.

Il prezzo di ogni tratta è di cent. 25 pei primi posti, di cent. 15 pei secondi. Libero ad ognuno di fermarsi tra una tratta e l'altra.

**Tramways di Genova.** — Leggesi nel *Corr. Mercantile* del 7:

Sono pressochè ultimati i lavori per istabilire in via Balbi l'altro binario per l'esercizio del *tramway*. Le stesse considerazioni di ordine e di sicurezza, che indussero la Giunta a questa concessione, prevalsero per autorizzare la Società del *tramway* ad estendere pure il doppio binario sino all'imbocco della Galleria, evitandosi così gli inconvenienti e i ritardi che provengono dagli scambi o baratti, tre dei quali se ne incontrano nel percorso sino al luogo indicato.

— La *Gazzetta di Genova*, annunziando che il collocamento del doppio binario in via Balbi è quasi terminato, e che tra breve i carrozzoni del *tramway* potranno correre senza noia di scambii, di fermate, di ostacoli, da piazza Annunziata fino al confine estremo di Cornigliano, mercè le condiscendenze delle Amministrazioni comunali interessate, si rallegra di questo provvedimento, che assicura ai cittadini un regolare servizio di locomozione; e rivolge alla Deputazione provinciale le più vive istanze, onde non ritardi più oltre la sua decisione sulla domanda presentata dalla Società del *tramway*, affinchè il collocamento di questo doppio binario sia permesso anche in quel tratto di via che sta tra l'abitato di Cornigliano e quello di Sestri.

**Ferrovie in Sicilia** — Scrivono da Palermo, 7, all'*Opinione*:

Questo benedetto affare della ferrovia diretta da Palermo a Catania deve certamente turbare i sonni del prefetto Corte, giacchè le impazienze, che qui gli si sono dimostrate e gli si dimostrano per la pronta costruzione della linea di Vallelunga, trovano naturalmente uno scoglio nella prudenza e nel riserbo, di cui debbono circondarsi il Ministero e il Consiglio superiore dei lavori pubblici in un affare di tanta importanza.

Infatti abbiamo, da un lato, che i rappresentanti di taluni Comuni si sono riuniti presso la nostra Giunta municipale, e hanno confermato l'accordo d'insistere sempre più per la pronta congiunzione ferroviaria da Palermo a Catania per Vallelunga e Caltanissetta; che Commissioni mandate da qualche altro Municipio si sono presentate al Prefetto, pregandolo per l'attuazione dei lavori già appaltati nei primi due tronchi; mentre, dall'altro lato, si avverano sempre più le previsioni del prof. Mottura intorno alle grandissime difficoltà che s'incontreranno nella suddetta linea di Vallelunga, e si dà per certo che il Ministero dei lavori pubblici, volendo procedere con le necessarie cautele in un affare di tanta responsabilità, ha nominato una Commissione per visitare i luoghi e dare il suo parere.

A proposito di questa Commissione, un giornale di qui annunziò che probabilmente ne farebbe parte l'illustre ingegnere Giordano, ed è bastato questo nome per far montare la bizza a taluni di coloro che propugnano la linea di Vallelunga. Vi è stato chi ha detto che la scelta del Giordano sarebbe atta ad ingenerare sospetti, anzichè a rassicurare gli animi sugli intendimenti del Governo, essendo il Giordano in strette relazioni col prof. Mottura, propugnatore della linea delle Imere.

Intanto ieri, mentre questo Consiglio comunale, presieduto dal Sindaco comm. Perez, ex-ministro dei lavori pubblici, emetteva un voto al Governo per la pronta costruzione della ferrovia sulla linea di Vallelunga, vedeva la luce il primo numero del giornale *La Vedetta*, il quale mostra chiaramente che sarà un forte ausiliario dell'altro giornale *Vallelunga od Imere?* nel propugnare la linea delle Due Imere. Il fuoco di moschetteria quindi, da ambe le parti, sarà dunque più vivo e ben nutrito.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, dell'8:

Con memoria del Cancelliere dell'Impero germanico, datata da Friedrichsruhe il 25 aprile, venne in questi giorni trasmessa al Parlamento tedesco, per ottenerne la ratifica costituzionale, la Convenzione addizionale firmata il 12 marzo del corrente anno in Berna dai plenipotenziarii dell'Impero tedesco, dell'Italia e della Svizzera, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo, corrispondente al trattato del 15 ottobre 1869 ed al protocollo delle deliberazioni d'esecuzione; alla quale Convenzione il Consiglio federale ha già dato la sua adesione. V'ha unita una traduzione tedesca ed una estesa memoria.

— La Landsgemeinde del Cantone d'Uri ha respinto, domenica scorsa, la sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo.

— Il 7 corr., una Commissione, composta dal senatore Belinzaghi e dal deputato Fano per Milano, dal senatore Scalini e dal deputato Giudici per Como, si recò dal ministro Baccarini, per conferire intorno al modo d'assicurare la piena esecuzione del tronco Lugano-Bellinzona e del passaggio del Monte Ceneri.

L'on. Baccarini fornì loro esplicite assicurazioni riguardo alle intenzioni del Governo.

— Il signor Alfredo Escher, a quanto narra il *Luzerner Tagblatt*, avrebbe deciso di ritirarsi dalla Direzione del 1° dipartimento della Direzione della ferrovia del Gottardo (costruzione), e si riserverebbe soltanto la presidenza della Direzione e la rappresentanza della Società all'estero. Il nuovo direttore da nominarsi in rimpiazzo del defunto Weber assumerebbe la direzione degli affari di costruzione, di espropriazione e dell'esercizio; inoltre, in questo dipartimento saranno istituite due sezioni. Colla risoluzione del signor Escher sarebbe sciolta anche la questione della sede della Società. Tutto l'Ufficio centrale tecnico si trasporterebbe a Lucerna, e solo il signor Escher conserverebbe il suo domicilio in Zurigo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 27.60, dal lato di Airolo m. 30.30; in totale m. 57.90, cioè m. 8.30 in media giornaliera.

I lavori furono sospesi la sera del 12, alle ore 10, a Göschenen per l'allineamento da parte della Società.

**Ferrovie svizzere.** — Secondo una corrispondenza bernese del *Bund*, dopo l'entrata in vigore della nuova Costituzione federale, si verificò sempre più la necessità di una nuova ripartizione degli affari tra i differenti Dipartimenti del Consiglio federale. Il Dipartimento dell'interno ha, già da qualche tempo, sottoposto al Consiglio federale un progetto di variazione della legge sulla ripartizione e la trafila del Consiglio federale.

Secondo questo progetto, il Dipartimento delle ferrovie sarà unito al Dipartimento postale. Inoltre il Direttore di questo nuovo ed esteso Dipartimento non potendo occu-

parsi di tutti i dettagli, si procederà alla istituzione di un Direttore in capo delle poste, già previsto nell'attuale organizzazione. Il Dipartimento delle ferrovie ha tre ispettori per le sezioni: amministrativa, tecnica e del Gottardo.

**Ferrovie francesi.** — Il Senato francese, nella seduta del 7 corr., ha intrapreso la discussione generale del progetto di legge relativo al riscatto delle ferrovie secondarie, già approvato dalla Camera dei deputati. Parecchi senatori combatterono il progetto, tra' quali l'on. Caillaux che fu già ministro dei lavori pubblici; egli però si limitava a proporre parecchi emendamenti ai singoli articoli.

La discussione generale si chiuse il mercoledì successivo, con uno splendido discorso del ministro Freycinet, il quale confutò vittoriosamente gli argomenti degli avversarii, dichiarando, per quanto riguarda all'esercizio, che il Governo, *non solo non desidera, ma teme il grave fardello dell'esercizio.*

Chiusa la discussione generale, ed approvati i primi 3 articoli del progetto, respingendosi gli emendamenti proposti dall'on. Caillaux, si apriva la discussione sull'articolo 4.°, relativo all'*esercizio provvisorio* delle linee riscattate.

Il sig. Buffet propose che il progetto fosse rinviato alla Commissione, affinchè potesse essere deliberato sul *modo definitivo* dell'esercizio delle linee comprese nelle Convenzioni di riscatto, e nel tempo stesso sulle condizioni del riscatto medesimo. Ma, opponendovisi il Ministro, il Senato respinse la mozione del sig. Buffet.

Allora il sig. Caillaux propose un altro emendamento, secondo il quale il Governo dovrebbe presentare, *entro sei mesi* dalla promulgazione di questa legge, un progetto fissante le basi definitive del regime delle ferrovie riscattate; e frattanto dovrebbe assicurarne l'esercizio provvisorio « sotto forma d'un *sequestro amministrativo*, in conformità alla legge del 15 luglio 1842 ed all'ordinanza reale del 15 novembre 1846, ed in conformità pure alle condizioni del Capitolato d'oneri imposto, per ciascuna linea, ai concessionarii primitivi ».

Anche questo emendamento fu combattuto dal ministro Freycinet, confutando pure le osservazioni dell'on. Bocher, il quale temeva che il riscatto di queste ferrovie secondarie potesse condurre al riscatto ed all'esercizio anche delle linee delle grandi Compagnie. Il Ministro dimostrò esser ciò ben lungi dal pensiero del Governo; e dichiarò poi che le misure proposte dall'on. Caillaux non farebbero che creare inutili imbarazzi al Governo.

Dopo ciò, il Senato respinse il suddetto emendamento, ed approvò l'articolo 4.o della legge, e quindi il complesso di essa con 189 voti contro 76.

— Il Senato ha poi nominato i 18 commissarii incaricati di esaminare i progetti di legge presentati dal Ministro dei lavori pubblici, relativi alla costruzione delle ferrovie sulle strade pubbliche, ed all'abrogazione delle disposizioni della legge 1865 circa le ferrovie d'interesse locale. La Commissione è composta degli on. Claude, Malens, Magnin, Ferrouillat, Fourcand, Jobard, Labiche, Gouin, Hérold, Arago, Bertauld, Batbie, Granier, Grivart, Pagezy, Greffulhe, Meilliet e De Ravignan.

— Oggi (15) si apre, per la piccola velocità, la sezione della ferrovia di Gran Cintura di Parigi da Noisy-le-Sec a Juvisy.

**Ferrovie Sud-austriache.** — Oggi ha luogo a Vienna l'annunciata assemblea generale degli azionisti della Società del Sud dell'Austria. La *Semaine financière* fu in grado di dare anticipatamente un riassunto della relazione che verrà letta all'assemblea. L'esercizio 1877, di cui appunto si tratta, venne chiuso in buone condizioni, tali da far fronte a tutte le spese non solo, ma anche con un avanzo disponibile di fr. 2,100,000, in cifra rotonda. Il conto dell'esercizio 1876 si era chiuso invece con un *deficit* di fr. 9,700,000; la differenza pertanto in meglio da un anno all'altro ammonta a fr. 11,800,000. Questo ottimo risultato si deve principalmente al progresso del traffico della rete sud-austriaca; al funzionamento per tutto l'anno del trattato di esercizio della rete dell'Alta Italia; all'ammortizzazione di 45,000 Buoni sopra i 90,000 che figuravano nel 1876; ed infine, alla ritenuta di 1 fr. sull'interesse delle Obbligazioni. Ad onta però di un così soddisfacente risultato, non si può pensare ad alcun dividendo per le Azioni, dovendosi necessariamente ricostituire la riserva statutaria, che fu adoperata per coprire i disavanzi degli esercizii anteriori.

**Ferrovie rumene.** — Da Bukarest, 5, telegrafano alla *Neue Freie Presse*:

Demetrio Sturdza è partito oggi alla volta di Pest, con una missione governativa. Questa ha per iscopo principale d'indurre il Governo ungherese ad aprire al più presto alla circolazione la linea ferroviaria Orsova-Vercioreva, senza, come si è detto sinora, attendere la costruzione della linea Plojeschti-Predeal.

**Ferrovie delle Antille** — Scrivono all'*Eco d'Italia* di Nuova York, che si attende all'Avana, fra giorni, la pubblicazione di una regia ordinanza, colla quale si raccomanderebbe la costruzione di ferrovie e di strade rotabili nell'isola, per avvantaggiare l'agricoltura e le operazioni militari. S'insisterebbe specialmente sul compimento della ferrovia centrale. Il Governo locale è disposto a dare tutti gli incoraggiamenti ed aiuti necessarii a quelle Compagnie, che volessero assumerne l'impresa.

## Notizie Diverse

**Le strade comunali obbligatorie.** — L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, ha diretto una circolare ai signori Prefetti ed ingegneri-capi del Genio civile, per esporre i resultati della contabilità delle strade comunali obbligatorie sussidiate a tutto il primo quadrimestre del corrente esercizio.

I lavori eseguiti ascesero a L. 9,463,663, ed i sussidii pagati a L. 2,264,639.

Però, tenuto conto degli stanziamenti nel bilancio dello Stato delle somme occorrenti per pagare le quote di concorso del Governo, nonchè dei sussidii finora concessi, il Ministero avvisa che dovrà rimandare forse al 1879 la 14ª ripartizione

Invita perciò i Prefetti e gli ingegneri a curare che, nel dare ad appalto od a cottimo le costruzioni delle strade non ancora sussidiate, non si tenga conto, per ora, del sussidio dello Stato nello stabilire le suddivisioni dei lavori da farsi annualmente colle risorse del fondo speciale, e ciò per non assumere impegni, a cui il Governo non potrebbe soddisfare. Resta bene inteso che, in questi casi, il sussidio governativo è solamente differito all'epoca della nuova ripartizione.

Le Aziende comunali non dovranno perciò aggravarsi di debiti, che perturbino le loro condizioni finanziarie presenti od avvenire; ma, se i più prosperosi Comuni volessero affrettare il compimento delle loro strade coll'investire, oltre il fondo speciale, nella costruzione di esse altri fondi disponibili del bilancio, o nuovi cespiti liberamente e legalmente votati ed approvati, l'Amministrazione non porrebbe a ciò impedimento; ed a quest'uopo si introdurrà nei Capitolati la condizione, che gli appaltatori od i cottimisti siano obbligati ad eseguire quei lavori che verranno ordinati dalla Azienda appaltante al di là della somma stabilita dal riparto annuale: lo che permetterebbe eziandio di impiegare quei sussidii che le Provincie potessero nel frattempo accordare.

**Dogana di Catania.** — Nella seduta dell'11 corr., la Camera dei deputati approvò senza discussione il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È approvata la spesa di L. 360,000 per la costruzione in Catania di un fabbricato ad uso degli Ufficii e dei Magazzini doganali, da eseguirsi di conformità al progetto allegato.

*Art.* 2. La spesa da ripartirsi in rate eguali negli esercizii 1878 e 1879 figurerà in apposito capitolo nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero delle finanze ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti fav. 201, cont. 21.

**Dogana e porto di Messina.** — Nella stessa seduta, la Camera ha pure approvato senza discussione il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. Sono approvati i contratti del 14 maggio e 12 settembre 1877, tra il Governo e il Municipio di Messina, per il componimento delle controversie sorte in occasione della costruzione della Dogana e per l'esecuzione di lavori necessarii alla sistemazione di quel porto, per la cessione al Comune di beni demaniali, ed altro.

« I lavori nel porto e la costruzione dell'edificio per la Sanità marittima saranno fatti secondo i progetti uniti ai contratti, con le modifiche e correzioni stabilite dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'opinamento dei 26 novembre 1877.

« *Art.* 2. Pei lavori posti a carico del Governo con le dette Convenzioni sarà stanziata nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici la somma di L. 800,000. Sarà inoltre passata al bilancio medesimo da quello delle finanze la somma di L. 400,000, da prelevarsi sul fondo stabilito con la legge 11 maggio 1865, num. 2276, per la costruzione delle Dogane e dei Magazzini generali. La spesa sarà ripartita in più esercizii, cioè L. 200,000 nel 1878 ed il resto negli anni successivi secondo il progresso dei lavori ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti fav. 199, cont. 24.

**Capitaneria del porto di Palermo.** — Nella stessa seduta, la Camera approvò pure il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È autorizzata la spesa di L. 50,000 per ampliamento del fabbricato ad uso della Capitaneria del porto di Palermo presso la Cala.

« *Art.* 2. La suddetta spesa sarà inscritta nella parte straordinaria del bilancio della marina, metà per l'esercizio 1878 e metà per l'esercizio 1879, sotto il titolo: « Ampliamento del fabbricato ad uso della Capitaneria del porto di Palermo presso la Cala ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti fav. 204, cont. 20.

**Camera di commercio in Roma** — I giornali annunciano che il contratto di permuta stipulato col Governo, ed approvato con legge dell'8 febbraio 1874 ebbe, in questi giorni la sua piena esecuzione, mediante la consegna fatta dalla Camera al Governo del nuovo edificio ad uso di Dogana presso la Stazione delle ferrovie, e la reciproca consegna del palazzo in piazza di Pietra per uso della Borsa e della Camera stessa, la quale ha quivi già trasferita la sua residenza.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 14 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società in accomandita, per azioni al portatore, sedente in Palermo col titolo: *Piroscafi postali della Società di Ignazio e Vincenzo Florio e Compagni*; portando il detto capitale da 8 a 16 milioni di lire, mediante emissione di 16,000 azioni nuove da L. 500 ciascuna, con la proroga della durata della Società a tutto settembre 1900, e con altre opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 18 d.o mese (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Brescia col titolo di *Società anonima del giornale*: IL CITTADINO DI BRESCIA, col capitale nominale di L. 45,000, diviso in 300 azioni da L. 150 ciascuna, e colla durata di 20 anni decorrendi dall'8 gennaio 1878, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 21 d.o mese (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di credito, sedente in Valdagno (prov. di Vicenza) col titolo di *Banca mutua popolare di Valdagno*, col capitale di L. 30,000, diviso in 1000 azioni da L. 30 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto dello stesso giorno (*Gazz.* del 7), la Società per assicurazioni marittime, anonima per azioni nominative, sedente in Genova col titolo di *Seconda Fede*, col capitale nominale di L. 200,000, diviso in 200 azioni da lire 1000, e colla durata di 15 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* dell'8), è approvata la diminuzione del capitale della Società anonima sedente in Milano col titolo di *Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 2 luglio 1872; riducendo il detto capitale da L. 750,000 a L. 500,000, diviso in 1000 azioni da lire 500 ciascuna, con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 7 d.o mese (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni introdotte nello statuto della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Milano col titolo di *Banca popolare di Milano*.

— Con R. Decreto del 14 d.o mese (*Gazz.* sudd.), la Società inglese, anonima per azioni nominative, sedente in Liverpool col titolo di *The Union marine insurance Company limited of Liverpool*, è abilitata a stipulare nel Regno assicurazioni marittime, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel detto decreto, avendo all'uopo destinato il capitale di it. L. 300,000.

**Nuove vetture a Genova.** — Leggesi nel *Corriere Mercantile*:

Sabbato sera, alle ore 9, aveva luogo l'esperimento di una vettura di nuovo sistema per parte della Società Ligure di trasporti. Queste vetture rassomigliano completamente a quelle usate dalla Società del *tramway*, ed aggiungeremo che sono di facile trazione; e ciò si deve alla leggerezza dei veicoli, ad un eccellente sistema di molle, ed al perfetto equilibrio.

Le vetture sono di una larghezza straordinaria, senza che ciò rechi ingombro alla circolazione, perchè, essendo le ruote poste sotto la vettura, quanto nelle vetture ordinarie è occupato dall'asse delle ruote, in queste è occupato dalla sala dei passeggieri.

L'interno contiene 12 persone: altre 4 stanno sedute davanti; altre 7 od 8 stanno di dietro.

La vettura, tirata da due soli cavalli e carica di ben 25 persone, partendo da piazza Deferrari, ascese al trotto via Balbi, e giunse sino a piazza Dinegro; quindi al ritorno girò per via Roma, ed ascese ancora al gran trotto la Salita dell'Acquasola, dimostrandosi perfettamenta maneggevole, tanto nelle salite, quanto nelle discese, e nel voltare a sinistra come a destra.

Ieri la nuova vettura incominciò le sue corse da piazza Deferrari alla piazza del Principe.

**Nuova miniera a Savona.** — Leggiamo pure nel *Corriere Mercantile*:

Alcuni arditi e solerti intraprenditori di Savona hanno iniziato studii e fatti esperimenti per la coltivazione d'una miniera di combustibile fossile nel territorio di Orsiglia (mandamento di Cairo Montenotte, circondario di Savona).

I saggi operati hanno dato risultamenti tali da far concepire speranze magnifiche; si tratterebbe di un immenso deposito di *litantrace antracitico*, esistente nei terreni di transizione di quel luogo, e di cui si sarebbero già scoperti alcuni ricchissimi strati, che raggiungerebbero i tre metri di spessore. Sottoposto all'esperimento del fuoco, cotesto combustibile ha sviluppato una potenza calorifera delle più lusinghiere, e tale che lo renderebbe adatto perfettamente alla fusione dei metalli.

Sono in corso le pratiche opportune per la concessione dello esercizio della miniera e per le espropriazioni dei terreni; e se le speranze non fallano, come si ha ragione di credere, non solo quel circondario, ma l'Italia si arricchirà di un deposito dell'utilissimo combustibile, che potrà bastare per molti anni alle sue industrie ed ai suoi bisogni.

**Congresso postale internazionale.** — I giornali francesi annunziano che il Congresso postale internazionale ha tenuto giovedì scorso, a Parigi, la sua prima seduta. Il Ministro delle finanze ha aperto il Congresso

con un discorso. Il signor Kern, ministro della Svizzera, gli rispose con un discorso analogo, terminando col proporre alla presidenza del Congresso il signor Cochery, sotto-segretario di Stato per le finanze, delegato della Francia. La proposta fu approvata, ed il sig. Cochery, pigliando possesso della presidenza, ringraziò i congregati dell'onore ricevuto. Le sedute continuano, e ne riferiremo i risultati.

**Ufficii telegrafici**. — Il 25 aprile p. p., in Craco (prov. di Potenza), il 28 in Bonefro (prov. di Campobasso) ed il 29 in Monticelli d'Ongina (prov. di Piacenza), è stato attivato un Ufficio telegrafico al servizio del pubblico e del Governo, con orario limitato di giorno.

Il 1° corr., in Assoro (prov. di Catania) è stato pure attivato un consimile Ufficio; e nello stesso giorno è stato attivato il servizio pei privati nell'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Majolungo (prov. di Cosenza).

**Avvisatore telefonico Serra-Carpi**. — Leggiamo nella *Libertà* del 6:

In uno degli ultimi numeri demmo una succinta descrizione di questo apparato del Serra-Carpi, professore di fisica nel nostro Istituto tecnico. Oggi siamo lieti di annunziare che l'esperienze fatte sopra una linea di 14 chilometri hanno dato i migliori risultati. Noi ci rallegriamo di cuore col nostro giovane e valente professore, che, mediante questa sua invenzione, ha reso di facile ed utilissima applicazione il telefono, tanto da surrogare con grande economia l'uso del telegrafo da un punto all'altro delle grandi città, entro gli Ufficii pubblici, ed anche fra paesi e paesi posti a brevi distanze. Sappiamo inoltre che gli ottimi risultati ottenuti hanno richiamato l'attenzione di persone competentissime, e già si lavora per applicare questa scoperta in varii Ufficii di Roma.

**Parafulmine automatico Bein**. — Nell'*Osservatore Triestino* si legge che il Ministero austriaco del commercio ordinò alla Direzione dei telegrafi a Trieste di esaminare commissionalmente la nuova macchina del parafulmine automatico, inventata e presentata, tempo fa, dal signor Adolfo Bein, di Pisino. L'inventore ha portato seco altre due macchine, ognuna differentemente costruita, però tendenti allo stesso scopo.

Gli esperimenti furono fatti con tutte le tre macchine, colla più grande esattezza, dalla Commissione a tal uopo destinata nel mese di dicembre 1877, nell'Accademia di nautica a Trieste, con felicissimo successo.

La massa infusibile mantiene continuamente l'attività della macchinetta, ed è buonissimo conduttore dell'elettricità statica e atmosferica, come si è veduto dagli esperimenti fatti, cioè che il fulmine, piuttosto che passare pel filo di rame, preferisce saltare da un punto all'altro dello amalgama (massa) per scaricarsi in terra.

Tutte le tre macchine furono pure provate in presenza di testimonii, durante fortissimi temporali, e si sono dimostrate utilissime allo scopo.

L'amalgama si può rendere molto sensibile, e ridurlo così buonissimo conduttore anche per l'elettricità galvanica e per altri usi.

Gli inconvenienti dei parafulmini finora adoperati sono i seguenti:

1. Permettono al fulmine di entrare negli apparati telegrafici e fili sottomarini, danneggiandoli, e mettendo in pericolo il personale.

2. Si fondono essi stessi, formando comunicazioni colla terra e rendendo così impossibile la corrispondenza; di più si abbruciano le spirali, e la linea viene totalmente interrotta. Se ciò succede nella torretta dei fili sottomarini, bisogna attendere giorni, d'inverno anche settimane, sino a che i sorveglianti possano mettervi riparo, e intanto la corrispondenza è impossibile.

Il parafulmine automatico del signor Bein presenta i seguenti vantaggi:

1. È un apparecchio che divide il più forte fulmine in 500,800, e volendo anche più parti, nella macchina stessa, senza permettergli di passare negli altri apparati, ed il fulmine, così diviso, è inetto a fare dei danni, e viene condotto in terra.

2. Tutti i punti di scarica sono fatti di una massa infusibile, che conduce benissimo il fulmine, e che evita qualunque fusione e contatto inconveniente colla terra.

3. Ogni volta passi un fulmine, la macchinetta interrompe da sè stessa nell'istante la linea telegrafica, e la mette tosto dopo nuovamente in contatto. In tale maniera si può telegrafare anche col più grande temporale senza pericolo.

Questa invenzione è di grande economia per l'Erario; giacchè le spese per ripari dei fili sottomarini, che durano mesi interi, poi degli apparati guasti, i viaggi del personale, e commissioni, trasporti di materiale, ecc., vengono risparmiati, e di più la corrispondenza ha luogo con qualunque tempo.

Il signor Bein costruisce pure parafulmini per le case; il fulmine in questi viene diviso in 2000 parti, e condotto in terra: così la sua forza devastatrice viene ridotta al nulla.

Sappiamo che le macchine trovansi ora a Vienna allo studio presso il Ministero.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### SERVIZI ITALO-SVIZZERI

(Via Modana e via Peri)

In relazione agli avvisi del 12 marzo e 29 aprile u. s., si conferma che, a cominciare dal 16 del corrente mese, cesseranno di essere in vigore le attuali tariffe ordinarie o speciali Italo-Svizzere-badesi del Sud, come pure i prezzi di trasporto in servizio diretto Italo-Germanico da e per la Stazione di Lindau: e si rende noto che, stabilitisi i necessari accordi colle ferrovie estere in corrispondenza, dalle date rispettive del 15 e 16 corrente, il nuovo servizio Italo-Franco-Svizzero, via Modana-Ginevra, ed il servizio Italo-Svizzero-Sud Badese, via Peri, saranno regolati come appresso:

*Servizio Italo-Franco-Svizzero (via Modana-Ginevra)*
a cominciare dal giorno 15 corrente.
*Trasporti viaggiatori, bagagli e cani*

Le Stazioni ammesse al servizio diretto per viaggiatori, bagagli e cani sono le seguenti:

*Delle ferrovie dell'Alta Italia:* Bologna, Firenze (via Bologna), Firenze (via Genova-Empoli), Genova P. P., Milano Centrale, Torino P. N., Venezia, Verona P. V.

*Delle ferrovie della Svizzera Occidentale, Iura-Berna-Lucerna e Centrale Svizzera:* Basilea (via Bienne Délémont) Basilea (via Berna), Bienne, Berna, Chaux de Fonds, Friburgo, Losanna, Lucerna (via Langnau), Lucerna (via Aarbourg), Neuchatel, Vevey, Vernex Montreux.

Per siffatti trasporti le Stazioni rilasceranno biglietti a foglietto, i quali saranno valevoli per 10 giorni con tre fermate intermedie facoltative, a scelta del viaggiatore, sulle linee dell'Alta Italia e con fermate pure facoltative ad Aix-les-Bains ed a Ginevra, come dalle avvertenze stampate sui biglietti stessi.

Pel trasporto dei ragazzi da 3 a 7 anni saranno rilasciati per tutta la percorrenza fino a destinazione biglietti a metà tariffa.

I biglietti saranno valevoli per viaggiare con qualsiasi treno avente carrozze della classe da essi indicata.

Oltre ai nuovi biglietti per le suddette destinazioni svizzere, sono mantenuti anche quelli già in vigore per Basilea, via Peri (servizio Italo-Svizzero-Germanico), via Chiasso e via Colico (servizio colle Poste Svizzere); e per Lucerna, via Chiasso e via Locarno (servizio colle Poste Svizzere). I viaggiatori dovranno quindi indicare la via ed il servizio preferiti, avvertendo che una volta acquistato un biglietto per una via e cominciatosi ad adoperarlo non potranno ottenerne il cambio.

Ogni biglietto a tariffa intera in servizio Italo-Franco-Svizzero darà diritto al trasporto gratuito di 30 chilogrammi di bagaglio ma esclusivamente pel tratto sulle ferrovie francesi da Modana a Ginevra; questa franchigia è ridotta a 20 chilogrammi pei ragazzi trasportati a metà tariffa.

Quando il viaggiatore intendesse di approfittare delle fermate concesse, il bagaglio sarà registrato per la fermata che egli avrà dichiarato di prescegliere; e la Stazione di partenza riscuoterà la tassa relativa in base alle corrispondenti tariffe e secondo le avvertenze stampate sul biglietto.

I viaggiatori dovranno assistere personalmente alle visite doganali del loro bagaglio ai confini, non assumendo le Amministrazioni ferrovie alcuna responsabilità.

*Trasporti merci a grande ed a piccola velocità.*

Al servizio cumulativo pei trasporti di numerario e preziosi a grande velocità, e pei trasporti di merci a grande e piccola velocità sono ammesse 83 Stazioni delle ferrovie dell'Alta Italia e quelle principali delle ferrovie Svizzera Occidentale, Jura-Berna-Lucerna e Svizzera Centrale, nominate nelle Tariffe-Prontuario ostensibili e vendibili presso le Stazioni ed Agenzie di città di questa Amministrazione.

Oltre alla tariffa generale pei trasporti a grande velocità di merci, numerario e preziosi, sonosi istituite due Tariffe Comuni G. V., l'una col numero 221 per le derrate alimentari; l'altra col numero 222 per la seta greggia, cruda, cotta, torta, filata o filatoiata, che da determinate Stazioni dell'Alta Italia sia spedita a Basilea-loco, Basilea-transito (ma solo pelle spedizioni destinate a Mannheim, Ludwigshafen od oltre ed eseguite in porto assegnato), Zurigo ed Horgen. — I trasporti di merci a piccola velocità saranno eseguiti in base alla Tariffa Comune N. 441 P. V., nella quale sonosi stabilite apposite riduzioni per le spedizioni di almeno 5000 chilogrammi o paganti per tal peso.

Per poter effettuare le spedizioni in servizio Italo-Franco-Svizzero, i mittenti dovranno presentare una nota di spedizione conforme ai nuovi modelli all'uopo stabiliti (bollettino di spedizione per la grande, lettera di porto per la piccola velocità) in unico esemplare, debitamente riempito in ogni parte, ed una dichiarazione doganale in triplice esemplare sul modello oggidì in vigore pei trasporti in servizio Italo-Francese. — In apposito spazio della nota di spedizione lo speditore dovrà indicare se la merce viaggia a rischio e pericolo del mittente, ovvero del destinatario, mentre in difetto di ciò è ritenuto che la merce viaggia a rischio e pericolo del destinatario. Tale prescrizione non ha altro effetto che pel percorso svizzero od unicamente in caso di ritardi, avarie od ammanchi, come da avviso del 26 settembre 1876 pel servizio colla ferrovia del Gottardo. — Tanto le nuove note di spedizione, quanto le dichiarazioni per le dogane trovansi vendibili presso le Stazioni ed Agenzie di città dell'Amministrazione, al prezzo di 5 centesimi ogni esemplare.

*Servizio Italo-Svizzero-Sud Badese (via Peri).*

a cominciare dal 16 corrente

*Trasporti merci a grande ed a piccola velocità.*

Le Stazioni ammesse al servizio cumulativo pei trasporti delle merci a grande ed a piccola velocità sono 85 delle ferrovie dell'Alta Italia e quelle di Costanza, Lindau, Romanshorn e Rorschach delle ferrovie estere compartecipanti a tal servizio; Stazioni queste ultime incaricate di rispedire le merci sia per le Stazioni della Svizzera, sia per quelle del Baden, ed oltre; e viceversa per le Stazioni italiane ammesse al servizio stesso. — I mittenti dovranno indicare sui documenti di trasporto quella delle nominate 4 Stazioni alla quale intendono che la spedizione sia appoggiata pel proseguimento e la destinazione definitiva.

Al pari di quanto si è stabilito pel servizio Italo-Franco-Svizero, via Modana-Ginevra, anche per questo, via Brennero, oltre alla Tariffa Generale pei trasporti di merci a grande velocità, sonosi istituite due tariffe speciali comuni G. V., l'una per le derrate alimentari, l'altra per la seta greggia, cruda, cotta, torta, filata o filatoiata. — Così pure i trasporti di merci a piccola velocità, saranno eseguiti con una Tariffa comune, contenente apposite riduzioni per le spedizioni di almeno 5000 chilogrammi o paganti per tal peso. — Per questo servizio (via Brennero) si continuerà a far uso delle attuali lettere di porto in vigore pel servizio Italo-Germanico, le quali come le solite dichiarazioni per le dogane dovranno presentarsi in doppio esemplare, salvochè il mittente non consegnasse colla merce la bolla di uscita, nel qual caso le dette dichiarazioni dovranno essere in triplice esemplare.

*Avvertenze generali pei trasporti così via Modana come via Peri.*

1° — Le condizioni e norme che regolano i nuovi servizi, le stazioni ammesse alla corrispondenza diretta, la nomenclatura delle merci ed i prezzi pei trasporti a Grande ed a Piccola velocità, trovansi contenuti nelle relative Tariffe-Prontuario che dal 10 corrente mese saranno ostensibili presso le principali stazioni ed agenzie di città di quest'Amministrazione e vendibili al prezzo di cent. 50 per ogni esemplare. — Le predette condizioni e norme s'intenderanno pienamente accettate dal pubblico col solo fatto della presentazione dei documenti di trasporto per spedizioni in Servizio Cumulativo.

2° — Tanto le Tariffe Comuni N. 221 e 222 a grande velocità quanto quella N. 441 a piccola velocità in servizio Italo-Franco-Svizzero, via Modana-Ginevra, non potranno essere applicate senza che il mittente ne faccia espressa dimanda sulle note di spedizione. Siffatta domanda, ad eccezione della Tariffa speciale delle derrate alimentari a vagone completo, non è punto necessaria per fruire delle altre Tariffe corrispondenti Italo-Svizzere-Sud Badesi, via Peri.

3° — Le tasse di trasporto tanto pel servizio Viaggiatori, Bagagli e Cani, quanto per quello a grande ed a piccola velocità, relative alle percorrenze sulle ferrovie estere, le spese doganali, quelle anticipate e gli assegni aggravati sovra spedizioni provenienti dall'estero, dovranno esser pagati in valuta metallica d'oro o d'argento.

4° — Pei trasporti in servizio interno fra due stazioni dell'Alta Italia entrambe ammesse ai suddetti servizi e situate sulla stessa via che sarebbe percorsa dalle spedizioni in servizio internazionale Italo-Svizzero, via Modana o via Peri, il mittente, qualora lo trovi di sua convenienza e purchè ne faccia domanda scritta sui documenti di trasporto, potrà ottenere l'applicazione delle Tariffe Italo-Svizzere alle condizioni fissate nelle medesime, pagando però l'intera tassa anche pel tratto non percorso fra il confine di Modana o di Peri e la stazione destinataria o di partenza più prossima al confine, precisamente come se la spedizione fosse in provenienza od in destinazione di Modana-transito o di Peri-transito.

Milano, 4 maggio 1878.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato quasi nullo in valori ferroviarii nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali conservarono il corso di 344 a 342; le Obbligazioni relative quello di 244.25 a 245; i Boni invariati a 576.50.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 240.50; le altre, della serie B, sul 244 — Le Pontebbane fecero 377.50 — L'Alta Italia 261.75.

A Parigi, le Lombarde con poche transazioni si tennero a 146 e 145, e per ultimo a 147; le Obbligazioni analoghe a 234 e 236 — Le Vittorio Emanuele a 230 e 231 — Le Azioni Ferrovie Romane a 69 circa, le Obbligazioni a 251 e 253.

## CONVOCAZIONI

**Banca di credito italiano** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 24 corr. in Milano, sede sociale (via A. Manzoni, 4) e Parigi (Banque de Paris et des Pays-Bas (rue d'Antin, 3), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti dell'esercizio 1877, per rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione, e per modificazioni allo statuto.

**La Nazione — Compagnia italiana d'assicurazioni contro l'incendio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel 25 corrente in Roma (via del Corso, 337).

**Banco di sconto Riminese** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 26 corr. (Municipio), per udire il rapporto del Comitato di controllo e Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1877, per sussidio al Ricovero di mendicità, e per la nomina di consiglieri e controllori.

**Società anonima per l'allumite ed allume romano** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel 27 corrente in Roma (piazza Nicosia, 25), per deliberare sull'ordine del giorno già pubblicato.

**Società carbonifera austro-italiana di Monte-Premina** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 6 giugno p. v. in Torino (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio e dei revisori, per deliberare sul bilancio, e per la nomina di amministratori e revisori di conti.

**Società per la bonifica dei terreni ferraresi** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 14 giugno p. v. in Torino (via Bogino, 2), per l'esame e l'approvazione dei conti dell'esercizio 1877, e per la nomina di amministratori e censori.

**Società anonima Livornese per la fabbricazione della soda** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel 15 giugno p. v. in Livorno (via della Banca, 2), per approvazione del bilancio 1877, per udire il rapporto del Consiglio sulle attuali condizioni della Società e deliberare in proposito, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1878.

## Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso la Deputazione provinciale di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale Pontremoli-Zeri, nel tronco compreso tra l'abitato di Codolo ed il canale del Botro, per il presunto importo di L. 36,887.20. Deposito interinale L. 2000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio, in diminuzione della presunta somma di L. 3,607,408.08, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Impresa per 9 anni dalla consegna. Deposito interinale L. 100,000; cauzione definitiva L. 250,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione delle gettate del Forte a mare e della chiusura della Bocca di Puglia nel porto di Brindisi, per la presunta complessiva somma di L. 100,696. Manutenzione sino al 31 dicembre 1881. Deposito interinale L. 3400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ultimazione della scogliera del nuovo porto di Bosa, e manutenzione e rifioritura della scogliera già costruita, in diminuzione della presunta somma di L. 160,828.40, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro tre campagne. Deposito interiaale L. 8500; cauzione definitiva L. 18,300 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra l'incontro della strada comunale di Rotondella e la fermata di Nova-Siri sulla ferrovia Calabro-Sicula, della lunghezza di m. 12,063.55 per la presunta somma di L. 176,600, Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 27 detto mese, presso i Commissariati dei tre dipartimenti marittimi di Spezia, Napoli e Venezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione e fornitura alla R. Marina di 2 caldaie di ferro tubulari, con tubi di ottone, del tipo Città di Napoli, a 4 forni ciascuna, e relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 102,400. Consegna a termini del Capitolato. Cauzione L. 10,240 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Trapani, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 3° tronco, 1° tratto, della strada comunale obbligatoria detta Alcamo-Camporeale, della lunghezza di m. 6264.95, per la presunta somma di L. 61,204.40. Deposito interinale L. 300; cauzione definitiva L. 2000 in numerario, o biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento della strada provinciale Pizzo-S.a Venere-Longobardi, della lunghezza di m. 8829, per la presunta somma di L. 93,913. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 6000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Lepignano (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione e fognatura delle strade interne del Comune, per il presunto importo di L. 70,000. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito L. 950; cauzione definitiva L. 7000 in denaro o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cantanzaro, si terrà una 2ª asta (caduta deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, compreso tra Cotronei ed il fiume Soleo presso Petilia Policastro, della lunghezza di m. 12,423.22, per la presunta somma di L. 446,856. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 9000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione, nella parte metallica, del ponte sul torrente Fiumarella di Catanzaro, lungo la strada nazionale Tiriolo-Marina di Catanzaro, per la presunta somma di L. 42,471.62, Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 4247 idem.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 18ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3441 | 85 | » |
| Media. . . . . . . . . . | 3509 | 3436 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 804,972.65 | 799,931.10 | 5,041.55 | » |
| Merci a grande velocità . . | 207,801.75 | 200,358.70 | 7,443.05 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 807,161.50 | 859,523.05 | » | 52,361.55 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,819,935.90 | 1,859,812.85 | » | 39,876.95 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,568.75 | 18,280.74 | » | 711.99 |
| Totale della settimana. . . | 1,837,504.65 | 1,878,093.59 | » | 40,588.94 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 6 *maggio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 11,765,783.60 | 11,512,781.70 | 253,001.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 3,518,094.55 | 3,405,564.05 | 112,530.50 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 14,078,488.94 | 14,230,232.23 | » | 151,743.29 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 29,362,367.09 | 29,148,577.98 | 213,789.11 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 249,511.90 | 262,171.04 | » | 12,659.14 |
| Totali . . . . . . . . . | 29,611,878.99 | 29,410,749.02 | 201,129.97 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 18ª settimana | 516.15 | 540.49 | — 24.34 | — 4.50 |
| Prodotti totali . . . . . . | 8,367.73 | 8,483.29 | — 115.56 | — 1.36 |

## Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal* 2 *marzo all'*8 *aprile* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 284,949.55 | 197.06 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 377,329.07 | 260.95 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 92,379.52 | — 63.89 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 4,724,198.66 | 3,267.08 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 5,573,744.63 | 3,854.60 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 849,545.97 | — 587.52 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,139.— | 125,296.15 | 110.01 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 118,383.50 | 110.02 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 63.— | + 6,912.65 | — » 01 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,— | 1,880,479.33 | 1,650.99 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,797,703.24 | 1,670.73 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.— | + 82,776.09 | — 19.74 |

## Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 470,827.04 | 14,914.94 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 500,797.34 | 15,864.46 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 29,970.30 | 949.52 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 febbr. 1878. | 1,646 | 3,769,898.82 | 17,060.62 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 3,391,008.05 | 15,346.01 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 378,884.77 | 1,714.61 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Strade Ferrate Sarde

*Prodotti del 1° trimestre 1877-78 depurati dalle tasse governative.*

| TITOLI DIVERSI | ANNO 1877 | ANNO 1878 | DIFFERENZA in più | DIFFERENZA in meno |
|---|---|---|---|---|
| Chilom. in esercizio | 198 | 198 | » | » |
| Viaggiatori . . . . | 110,020.15 | 108,064.07 | » | 1,956.08 |
| Merci a G. Velocità | 11,599.38 | 11.832.14 | 232.76 | » |
| id. a P. Velocità | 84,045.75 | 82,160.94 | » | 1,944.81 |
| Introiti diversi . . | 11,891.77 | 9,987.58 | » | 1,904.19 |
| Totali . . . | 217,557.05 | 211,984.73 | 232.76 | 5,805.08 |

# ANNUNZI

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

**Italiani ed Esteri**

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

### BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive**, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

## SAVONA

### Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse; Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

ANNO XI. Mercoledì 22 Maggio 1878 N.° 21.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *I progetti ferroviarii del ministro Baccarini — Le ferrovie secondarie già comprese nel progetto Depretis — Ferrovie dell'Alta Italia. Resoconto della Cassa-Pensioni pel* 1877 — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## I PROGETTI FERROVIARII
### del ministro Baccarini

Nella seduta del 18 corr. alla Camera dei deputati, l'on. ministro Baccarini, come ci aveva preannunciato anche il nostro corrispondente, presentò due progetti di legge:

Il 1° per l'inchiesta sulle ferrovie italiane e per l'esercizio provvisorio di quelle dell'Alta Italia, dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1879, *per conto dello Stato;* ed a questo progetto va annesso quello delle Convenzioni ferroviarie già presentato dall'on. Depretis il 22 novembre 1877;

Il 2° progetto per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno; ed a questo progetto va unita la Convenzione addizionale per la ferrovia del Gottardo.

Benchè i due progetti sieno incompleti, e non se ne possa avere il testo se non fra alcuni giorni, appena uscirà dalla tipografia della Camera, crediamo doverci affrettare a riferire i seguenti ragguagli, tolti dai giornali officiosi di Roma (V. pure la *Nostra Corrispondenza* da Roma).

Oggi l'on. Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, ha presentato alla Camera due progetti di legge: l'uno per l'esercizio delle ferrovie, l'altro per nuove costruzioni ferroviarie.

In quanto all'esercizio, la questione rimarrà per ora insoluta, proponendosi di rinviarne lo studio ad un'apposita Commissione d'inchiesta, che si comporrà di senatori e deputati nominati dalle Camere e di altri membri nominati dal Governo. Intanto, per le ferrovie dell'Alta Italia, si provvederà coll'esercizio governativo sino alla fine del 1879, regolandolo in modo che poco o nulla ne venga perturbato l'attuale ordinamento della Società dell'Alta Italia.

Il progetto sulle nuove costruzioni è informato ad un concetto generale di miglioramento e completamento della nostra rete ferroviaria. Si è come formato un piano regolatore, secondo il quale dovrebbero venir costruite le nuove linee, divise queste in varie classi e categorie, a seconda dell'importanza loro e della difficoltà di costruzione. Le varie linee, in numero di 60 circa, sarebbero a costruirsi in vario tempo, a seconda dei mezzi di cui si può disporre; ma tutte dovrebbero concorrere a formare poi una rete unita, completa, rispondente alle varie esigenze della nazione ed agli interessi militari, commerciali e industriali del paese.

Le *categorie* del progetto Baccarini sarebbero cinque, ed il criterio assunto per la ripartizione delle linee in queste categorie è stato quello della prevalenza in esse linee d'un interesse nazionale o regionale, o interprovinciale, o locale. Nelle prime tre categorie perciò sono state comprese le linee d'interesse nazionale, concomitante pur quello o regionale od interprovinciale, quelle interessanti la difesa del paese o raccomandate per altre considerazioni importanti. Nelle due ultime categorie si inscrissero le rimanenti linee, per le quali si avevano progetti e basi di calcolazione, e che offrivano interesse interprovinciale o semplicemente locale.

Per tutte le linee di queste categorie, lo Stato concorre: totalmente per la prima categoria, coi 9[10 della spesa per la seconda, e cogli 8[10 per la terza. In quanto alla quarta e quinta categoria, il sussidio governativo è regolato a seconda della difficoltà di costruzione, valutata

questa in ragione del costo chilometrico. Sulle prime 100 mila lire di costo a chilometro delle linee della quarta categoria, lo Stato darà i 6[10, sulle seconde 100 mila lire darà i 7[10, e sulle rimanenti gli 8[10. E finalmente per la quinta categoria, lo Stato darà i 4[10 sulle prime 80 mila lire di costo chilometrico, i 5[10 sulle successive 70 mila lire, ed i 6[10 sulle rimanenti. Per quelle linee poi che possono considerarsi estranee ad una rete generale e d'insieme, o per le quali si proporranno ferrovie economiche a sezione ridotta con binario ristretto, il Governo manterrebbe, nello schema presentato, i concorsi suddetti per la quarta e quinta categoria; mentre però si limiterà ad un sussidio chilometrico di 500 lire a chilometro per 35 anni, quando queste linee economiche potranno valersi del piano carreggiabile delle strade ordinarie.

Il totale delle cinque categorie, contemplato nel progetto ministeriale, darebbe qualche cosa meno di 4000 chilometri di nuove ferrovie per un costo presunto di 830 milioni di lire circa, dei quali 650 a carico dello Stato, oltre a circa 50 milioni per provvista di materiale mobile. Vanno poi aggiunti a queste somme altri 50 milioni destinati a far fronte agli impegni in corso.

Per la costruzione di queste ferrovie si stabilirà per 15 anni nel bilancio passivo una somma di 50 milioni annui per far fronte alle spese a carico dello Stato, e vi si provvederà coll'emissione di speciali titoli ferroviarii ad interesse regolato secondo il valore della rendita, e che, come questa, avrebbero vantaggi e privilegi speciali. I *coupons* potrebbero accettarsi dalle Casse dello Stato per pagamenti effettivi d'ogni natura, ed i titoli potrebbero, come la rendita, essere offerti in cauzione al Governo per appalti o per depositi d'ogni genere.

Nel progetto presentato nel novembre 1877 dal precedente Ministro dei lavori pubblici (dice il *Diritto*), la somma annua a spendersi dal Governo era valutata in 60 milioni, e si calcolava al 4 0[0 il reddito maggiore che le nuove strade ferrate procaccerebbero alla rete esistente, e di più le somme a carico deile Provincie e dei Comuni erano assai maggiori. L'on. Baccarini, nel mentre migliorò di molto le condizioni fatte alle Provincie ed ai Comuni concorrenti, d'altra parte diminuì la spesa annua da farsi dal Governo, limitando la somma minore d'assai di quella spesa dal 1860 in poi per le linee costruite senza un concetto d'insieme, e che inoltre sarà di minore aggravio per il bilancio dello Stato, a motivo del sollievo che porteranno varii debiti nazionali redimibili. Gl' immancabili redditi che le nuove linee procureranno poi alla rete attuale, anche ridotti al solo 2 o 3 0[0, invece del 4, come già si disse, saranno forse più che sufficienti fra non lungo periodo d'anni a coprire anche interamente la somma pel servizio delle annualità ed ammortamenti dei titoli ferroviarii.

Il *Diritto* aggiunge poi nel numero successivo:

Il progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie, presentato ieri alla Camera, contiene un articolo, col quale il Governo del Re ha facoltà d'approvare ed accettare, quando lo riterrà opportuno, la Convenzione internazionale 12 marzo 1878, relativa all'aumento di spesa di 10 milioni per il traforo del San Gottardo, ed a prender parte ad un Consorzio per assicurare la costruzione della ferrovia del Monte Cenere, senza la quale ferrovia le Provincie ed i Comuni di Milano e Como si rifiutano di concorrere, anche per le quote già votate, al traforo del San Gottardo.

## LE FERROVIE SECONDARIE già comprese nel progetto Depretis

L'egregio ing. G. Axerio ha pubblicato, non ha guari, un interessante studio intorno alle ferrovie secondarie, già comprese nel progetto sulle Convenzioni ferroviarie presentato dall'on. Depretis. Benchè il nuovo ministro Baccarini abbia ora presentato un altro progetto per le nuove costruzioni ferroviarie, pure crediamo opportuno di estrarre dal *Diritto* quella parte dell'articolo dell'ing. Axerio, in cui si trovano esposte considerazioni speciali, che possono riescire molto utili nelle prossime discussioni parlamentari.

Lo studio dell'on. Axerio viene pure a collegarsi coll'esame retrospettivo delle Convenzioni ferroviarie, fatto testè dall'on. Borgnini e di cui ci occupammo nel precedente nostro numero; e deve tanto più tornare gradito ai nostri lettori, in quanto le suddette Convenzioni vennero ora ripresentate alla Camera, come un allegato dei nuovi progetti ministeriali.

Premesso un rapido sguardo sulle condizioni ferroviarie dell'Italia, confrontate con quelle delle altre nazioni principali d'Europa (segueudo in ciò i dati offerti dalla Relazione dell'on. Depretis); ed accennata pure brevemente l'importanza ed influenza delle ferrovie sul progresso economico di una nazione, l'ing. Axerio così entra a parlare delle ferrovie secondarie del Regno, e dei provvedimenti relativi alla costruzione delle medesime:

.......Vediamo ora da quali cause dipenda quella nostra povertà ferroviaria, quella riluttanza dei privati ad intraprendere costruzioni di strade ferrate.

È d'uopo esaminare anzitutto la posizione, in cui il nostro sistema tributario pone i concessionarii di ferrovie; i quali, per l'entità del capitale, sono quasi sempre costretti a costituirsi in Società anonime. Le Società anonime, concessionarie delle ferrovie secondarie, dovrebbero pagare annualmente in media per ogni chilometro in esercizio:

| | | |
|---|---|---|
| 1. Per sorveglianza governativa | L. | 60 |
| 2. Per tassa sui trasporti | » | 850 |
| 3. Per tassa di ricchezza mobile sui titoli emessi | » | 850 |
| 4. Per tassa di R. M. sugli stipendii degli impiegati | » | 200 |
| 5. Per tassa di bollo | » | 100 |
| 6. Per tassa di circolazione dei titoli | » | 110 |
| Totale | L. | 2170 |

Sono dunque L. 2170 (ed anche di più, se la linea fosse più costosa, o desse più proventi) che il Governo sottrarrebbe dal prodotto di circa L. 8500 al chilometro per una linea ferroviaria, che si innestasse su quelle dello Stato o di una Compagnia dallo Stato garantita. Ma v'ha di più. È notorio che le ferrovie secondarie *per sè stesse* (fatta astra-

zione dalle linee principali) resterebbero sempre e dovunque passive: la loro *attività* procede dall'aumento di prodotto che recano alle linee principali, imperocchè il movimento di passeggieri e merci sulla linea secondaria di confluenza si mantenga e prosegua sulla linea principale.

Questo benefizio, che deriva alla linea principale, è considerevole, e non ha da essere gratuito, come non è gratuito il benefizio di un canale di scolo o d'irrigazione per coloro che ne godono, senza aver partecipato alla spesa di costruzione. I trasporti a distanze brevi si fanno coi mezzi ordinarii anche dove ci è ferrovia, a cagione delle spese di carico e scarico e della tassa fissa, ed *a fortiori* si continuano con tali mezzi quando è breve il tratto di ferrovia da percorrere fino al punto di destinazione; onde l'innesto d'una diramazione confluente, portando la ferrovia fino al punto di partenza, dà alla linea principale un supplemento di traffico, che prima le sfuggiva intieramente.

Lo stabilire con calcoli l'effetto della confluenza di traffico è cosa impossibile; nondimeno, per le linee secondarie di 40 a 50 chilometri, riteniamo che a circa 40 per cento del prodotto lordo di esse possa valutarsi il benefizio che ne ritrae la linea principale. E poichè la Relazione ministeriale stima in media a L. 8500 tale prodotto lordo chilometrico, ne viene che il compenso equo al concessionario della ferrovia secondaria sarebbe per lo meno di L. 3000 al chilometro ed all'anno. Possiamo dunque concludere che, se l'iniziativa privata si ribella in Italia alla costruzione delle ferrovie secondarie, ciò dipende dal regime ferroviario, per cui il proprietario delle linee principali non dà al concessionario di dette linee secondarie il congruo compenso dovutogli; e sovrattutto dal sistema tributario, che impone al povero esercente un cumulo di tasse, equivalenti al 25 per cento del prodotto lordo delle ferrovie stesse. D'altronde, i risultati finanziarii delle poche linee private che si fecero senza largo concorso del Governo sono tali, da dissuadere qualunque speculatore da siffatte imprese. In sostanza, adunque, le disposizioni in vigore riescono proibitive per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio di nuove ferrovie d'interesse secondario.

Vediamo ora i provvedimenti che l'on. Depretis aveva proposto per escire da quella situazione, che minaccia l'avvenire economico del nostro paese.

Per quanto spetta alle costruzioni, i punti essenziali sono tre: Sussidii governativi, esercizio, e meccanismo di credito per procacciare ai Corpi morali il mezzo di pagare le spese di costruzione.

Rispetto ai sussidii, il progetto divide le ferrovie secondarie in tre categorie: quelle specificate nell'art. 10, quelle non nominate, e finalmente quelle a sezione ridotta.

La specificazione fatta nell'art. 10 risponde approssimativamente al concetto di comprendervi le linee che collegano alla rete principale i capi-luoghi delle provincie e dei circondarii, cioè le linee che, per analogia colla classificazione delle strade, potrebbero chiamarsi provinciali. Siffatte linee sono evidentemente di primaria importanza, e forse l'on. Ministro fu spinto a nominarne alcune, con riserva di completare il suo elenco, dal precedente parlamentare per cui non è stato accolto il progetto di estendere per legge a tutte le ferrovie secondarie da costruirsi nel Regno il sussidio, che poi è stato stabilito a favore di quelle venete. Le disposizioni del disegno di legge, combinate colle dichiarazioni della Relazione ministeriale, chiariscono che l'intendimento dell'on. Depretis era di ripartire la spesa di costruzione nel rapporto di tre quinti a carico dello Stato e due quinti a carico dei Corpi morali interessati.

Siffatta proposta merita di essere esaminata sotto l'aspetto degli interessi della Finanza e delle forze dei Corpi morali chiamati a concorrere nella spesa. Il progetto dell'on. Depretis calcola a L. 190 mila per chilometro la spesa media di costruzione delle ferrovie di che si tratta: il che importerebbe un onere di 114,000 lire alle Finanze. Ma a fronte di quell'onere (che potrebbe essere alquanto ridotto, tenendo conto degli insegnamenti di altri paesi) stanno 5 e talora 6 mila lire all'anno di proventi immediati all'Erario, oltre l'aumento progressivo delle tasse procedente dallo sviluppo dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, lungo il percorso delle nuove linee ferroviarie. Quindi il progetto in discorso tiene abbastanza conto dell'interesse finanziario, e la condizione per cui i Corpi morali debbano sottostare ai due quinti della spesa, garantisce lo Stato contro l'eventualità di costruzioni non necessarie. Se poi si considera il proposto riparto sotto il rispetto degli interessi locali, risulterà in parecchi casi che le forze dei Corpi morali saranno insufficienti a sostenere i due quinti della spesa; ma, frattanto, la proposta stessa avrebbe il benefico effetto di promuovere la costruzione immediata delle più importanti e delle meno costose fra le linee secondarie dello Stato.

Il risultato delle proposte Depretis dipenderebbe in gran parte dal congegno di credito ch'egli si riservò di concretare, imperocchè, cumulando solide garanzie sul capitale da prendersi a mutuo, diminuiranno i carichi annui per il servizio degli interessi. Il detto congegno di credito è un provvedimento senza di cui resterebbero quasi sempre senza verun effetto le promesse di sovvenzioni per parte dello Stato; imperocchè, salve le grandi Città e le Provincie cospicue, gli altri Corpi morali non godano credito sufficiente per far prestiti.

D'altronde, i bilanci dei Comuni e delle Provincie sono già così aggravati, da non poter certo sostenere spese ingenti dipendenti da mutui al 6 od al 7 per cento.

All'esercizio volevasi provvedere mediante condizioni che, nella sostanza, equivalgono ad assicurare ai Corpi morali conccessionarii il diritto di far esercitare le loro linee a prezzo di costo, semprecchè queste sieno costrutte in conformità a certe norme prescritte. Inoltre l'art. 10 del progetto di legge accordava l'esercizio del Governo mediante il corispettivo del 40 per cento del prodotto a favore dei concessionarii; ma questa facilitazione sarebbe stata scontata dal Governo sul concorso dei tre quinti della spesa, in quella parte però in cui riescisse onerosa allo Stato.

Uno sguardo retrospettivo alle ferrovie secondarie esistenti nello Stato, ci fa vedere che in Piemonte, prima del 1860 e sui primordii del Regno d'Italia, il mezzo col quale il Governo promuoveva la costruzione delle ferrovie d'interesse locale consisteva nello assumerne l'esercizio, mediante il 50 per cento del prodotto lordo. Questo vantaggio corrisponde approssimativamente ad una sovvenzione chilometrica di L. 3000. Ma, a quei tempi, non esistevano tra noi le tasse di ricchezza mobile, di trasporti ferroviarii, ecc., che abbiamo veduto costituire un onere di almeno L. 2000.

Resta a discorrere dei provvedimenti che risguardano le

ferrovie non nominate nel progetto Depretis, e quelle a sezione ridotta.

Tra le ferrovie che abbiamo chiamate provinciali e quelle a sezione ridotta, l'on. Depretis ha posto certe ferrovie secondarie da sussidiare mediante due quinti della spesa di costruzione a carico dello Stato, i tre quinti restando a carico dei Corpi morali interessati. Il concorso dello Stato pare, nel maggior numero dei casi, insufficiente a promuovere la costruzione di siffatte ferrovie; ma mi conforta la speranza che le linee meno importanti si faranno a sezione ridotta, ed i provvedimenti, che riguardano queste nel progetto Depretis, mi sembrano abbastanza bene ideati.

Uno di questi provvedimenti consiste nel sanzionare la occupazione delle strade nazionali, provinciali e comunali per mezzo delle Autorità, da cui tali strade rispettivamente dipendono. La lacuna legislativa a questo riguardo, ha ritardato finora la costruzione delle ferrovie economiche nel nostro paese. L'on. Depretis propone inoltre sussidii chilometrici fino a L. 1000 all'anno per 35 anni a favore di dette ferrovie. La combinazione di quei due provvedimenti ci pare bastevole ad assicurare la costruzione di tutte le linee a sezione ridotta, che hanno ragione di sussistere. Queste ferrovie renderanno grandi servizii all'agricoltura ed all'industria, dove il movimento delle merci non sia tale da giustificare la spesa di una ferrovia a sezione ordinaria. Siffatti provvedimenti agiranno come una valvola di sicurezza per la Finanza, in quanto che distoglieranno i Corpi morali dalla esecuzione delle ferrovie più costose, ogni volta che l'adozione dello scartamento normale non sia reclamato da imperiose circostanze.

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### Resoconto della Cassa-Pensioni per l'anno 1877

Abbiamo ricevuto il solito rendiconto annuale della Cassa-Pensioni presso la Società dell'Alta Italia, riferibile all'anno 1877, sedicesimo della istituzione, e che fa seguito ai resoconti precedenti, di cui ci siamo sempre e con particolare interesse occupati (*). Da questo diligente lavoro del benemerito Comitato di amministrazione ricaveremo con piacere i dati principali, che attestano il progresso economico di codesta utilissima e commendevolissima istituzione.

Alla fine del 1876, i partecipanti alla Cassa-Pensioni erano 16,115; ai quali, durante l'anno 1877, si aggiunsero altri 1,605, per cui avrebbero sommato a 17,720; ma essendone stati eliminati 366 per morti, dimissioni, licenziamenti o pensioni, il numero totale al 31 dicembre 1877 si ridusse a 17,354. Il numero quindi dei nuovi inscritti superò di 1239 quello degli eliminati. Ed è poi a notarsi che il numero degli eliminati nel 1877 è del 12 p. 0[0] inferiore a quello del 1876, quantunque siasi aumentato di 1239 quello dei compartecipanti; e così il rapporto degli eliminati sui compartecipanti, che nel 1876 era del 2.52 p. 0[0], discese nel 1877 al 2.07 p. 0[0].

Riepilogando ora il movimento generale dei partecipanti alla Cassa-Pensioni dalla sua istituzione, si ha che gli entrati ascesero a 21,449 (di cui 15,154 in età di 35 anni o al disotto, 4110 al disopra di 35 anni, 103 provenienti dalle Costruzioni, 1727 dalle Ferrovie dello Stato, e 355 dalla Rete Veneta); e gli usciti sommarono a 4,095 (di cui 1,545 morti, 1252 dimissionarii, 805 licenziati, e 493 pensionati, compresi tra questi 98 morti); rimangono quindi inscritti i suddetti 17,354.

Dei 1545 morti in attività di servizio e 98 morti pensionati, 557, ossia il 33.90 p. 0[0], non lasciarono verun carico; ma 1086 lasciarono vedove ed orfani, a cui fu provvisto come segue:

654 vedove ricevono tuttora pensioni per la somma di L. 213,938.28, cioè in media L. 327.12 per ciascuna; 346 vedove ricevettero soccorsi per una sola volta, nella complessiva somma di L. 188,040.50, ossia in media L. 543.47 per ciascuna; 62 famiglie d'orfani ricevono pensioni per la somma di L. 5,122.70 sino ai 18 anni compiuti, cioè L. 82.62 in media per famiglia; 24 famiglie d'orfani ricevettero soccorsi per una sola volta, nella somma complessiva di L. 8,233, cioè in media L. 343.04 per famiglia.

| | |
|---|---|
| Le somme lasciate disponibili dai 366 usciti nel 1877 ammontarono a . . . . . . . . . L. | 122,854.78 |
| Le quote versate dalla Società, meno i dodicesimi sugli aumenti di stipendio, furono di . . . . . . . . . . . » | 116,880.05 |
| In totale L. | 239,734.83 |
| A cui aggiungendo la somma rimasta al 31 dicembre 1876 in . . . . . . . » | *465,290.10* |
| Risulta un totale di L. | 705,024.93 |
| Da cui dedotte le spese d'ogni genere sostenute nel 1877 in . . . . . . . . » | 456,553.23 |
| Rimane disponibile il fondo di L. | 248,471.70 |

| | |
|---|---|
| Riepilogando poi le somme provenienti dagli usciti, dalla istituzione della Cassa-Pensioni a tutto il 1877, si hanno . . . . . . . . . L. | 963,550.29 |
| A cui aggiunto il contributo della Società, corrispondente alle ritenute fatte ai partecipanti, meno L. 47,975.84 pei suddetti dodicesimi, in . . . . . . . . . . » | 915,574.45 |
| Ed i profitti straordinarii a tutto il 1877 in » | 638,710.45 |
| Si ha un totale di L. | 2,517,835.19 |
| Ma dedotte le spese sostenute a tutto il 1877 per pensioni, soccorsi, rifusioni ed altro, in . . . . . . . . . . . » | 2,269,363.49 |
| Rimane il fondo come sopra L. | 248,471.70 |
| A cui aggiungendo i profitti straordinarii del 1877 per aggio sull'oro, ammortamenti, premii di prestiti, ecc., in . . . . . » | 118,982.75 |
| Si ha il fondo totale disponibile L. | 367,454.75 |

Anche nel 1877 si ebbe quindi, in confronto delle passività, un civanzo, il quale però risulta inferiore di L. 97,835.65 a quello ch'era alla fine del 1876. La quale diminuzione non può sorprendere, quando si rifletta che nel 1877 non si è riprodotta nell'eguale misura la causa eccezionale dei profitti straordinarii (ammortamento dei

(*) Vedi *Monitore*, N. 36 del 1877.

Boni Lombardi), che contribuì nel 1876 all'aumento di tali profitti, e che andrà mano a mano discendendo sino a toccare una cifra pressochè stazionaria.

Venendo poi ai risultati propri della gestione del 1877, troviamo nei *Prodotti* le cifre seguenti:

| | |
|---|---|
| Ritenute agl'impiegati sui loro stipendii in ragione del 3 p. 0[0 . . . . . . . . . . . . L. | 643,575.61 |
| (di cui 22,150.81 per versamenti di arretrati) | |
| Contributo della Società, eguale alle ritenute ed ai versamenti come sopra . . » | 643,575.61 |
| Dodicesimi sugli aumenti di stipendio (di cui 1002.08 per arretrati) . . . . . » | 49,349.25 |
| Impiego dei fondi . . . . . . . » | 856,711.48 |
| Cambio dell'oro, premii di prestiti ecc. » | 118,982.75 |
| L. | 2,312,194.70 |

E nelle *Spese* troviamo le cifre seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| Pensioni . . . . . L. 435,125.32 | | |
| Soccorsi . . . . . » 19,408 » | | |
| Rimborso di ritenute . » 2,019.91 | | |
| | » | 456,553.23 |
| Rimanenza attiva della gestione del 1877 | L. | 1,855,641.47 |
| A cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1876 in . . . . . . . . . . . | » | 14,145,020.45 |
| Si ha il fondo totale della Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1877 in . . . . . | L. | 16,000,661.92 |

Avvi dunque un aumento del patrimonio di lire 1,855,641.47 in rapporto all'anno precedente: aumento che oltrepassa di più che 255,000 lire la media annua che servì di base, nel resoconto del 1876, per fissare il capitale della Cassa-Pensioni al 1° gennaio 1888.

Il suddetto fondo totale è poi costituito come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| N. 560 | Certificati di L. 430,710 di Rendita italiana 5 0[0, acquistati per . . | L. | 6,515,699.50 |
| » 34,138 | Obbligazioni 3 0[0 della Società, acquistate per . . . . . | » | 8,671,965.61 |
| » 1,310 | Obbligazioni 5 0[0 della Pontebba, idem . . . . . . | » | 445,480.50 |
| » 5 | Cartelle Prestito Nazionale 1866 (del valor nominale di L. 20,000 ciascuna, ma dedotti 15 ammortamenti) . . . . . . . | » | 21,233.76 |
| Interessi maturati al 31 dicembre 1877 sulle Obbligazioni . . . . . . . | | » | 235,312.70 |
| Rimanenza di Cassa al 31 dicembre 1877 (di cui L. 89,229.83 in titoli da riscuotere, e L. 21,731.02 in danaro) . . . . | | » | 110,960.85 |
| Totale eguale | | L. | 16,000,661.92 |

La nuova somma di L. 2,435,800, investita nel 1877 mediante l'acquisto di 182 Cartelle di Rendita italiana 5 0[0 per l'ammontare di L. 159,000 (con godimenti dal 1° gennaio e 1° luglio 1877 e dal 1° gennaio 1878) ha fruttato in complesso L. 93,678.25, cioè un interesse medio di L. 3,846 p. 0[0 circa. Lo stesso capitale nel 1878 frutterà L. 138,012, cioè un interesse medio del 5,666 p. 0[0 circa.

È da notarsi che la differenza di L. 580,158.53 tra la rimanenza attiva della gestione del 1877 e la somma impiegata nell'acquisto sovraindicato, dipende dal rimborso, effettuato dalla Società dell'Alta Italia nel dicembre 1877, a saldo del mutuo fatto dalla Cassa-Pensioni alla Società medesima per L. 517,424.58, oltre ai relativi interessi riscossi in anticipazione, ed alcune rimanenze attive dell'anno precedente.

Dai quadri allegati risulta poi che le somme impiegate in Obbligazioni della Società dànno il 5.5112 p. 0[0 in oro, depurato dalle tasse, e godono inoltre dell'ammortamento alla pari; che la Rendita italiana, depurata della ritenuta per la ricchezza mobile, frutta il 5,7378 p. 0[0; il Prestito Nazionale, depurato come sopra, frutta il 6,0912 p. 0[0, oltre all'eventualità del premio; e le Obbligazioni della Pontebba dànno il 6,2163 p. 0[0, depurato dalle imposte e col beneficio dell'ammortamento alla pari.

In complesso, il capitale dell'Associazione frutta annue L. 880,775.08 nette da imposte, cioè il 5,626 p. 0[0, senza calcolare i premii, l'ammortamento e l'aggio valuta. —

Le pensioni ed i soccorsi accordati durante l'anno vengono poi nominativamente descritti in appositi quadri, da cui togliamo le cifre seguenti:

| | |
|---|---|
| Pensionati al 31 dicembre 1876 . . . . . N. | 961 |
| (cioè 335 impiegati, 576 vedove, 50 orfani-famiglie) | |
| Pensionati durante il 1877 . . . . . . . » | 178 |
| (cioè 73 impiegati, 90 vedove, 15 orfani-famiglie) | |
| Sarebbero in totale N. | 1139 |
| Ma dovendosi dedurre 13 impiegati ed 11 vedove morti, 1 vedova rimaritata, e 3 orfani che raggiunsero i 18 anni, in totale . . . . . . . . » | 28 |
| Restavano al 31 dicembre 1877 N. | 1111 |

(cioè 395 impiegati, 654 vedove, e 62 orfani-famiglie, colla età media d'anni 56 pei primi, 46 per le seconde, e 12 pei terzi).

Queste pensioni importano l'annua spesa seguente:

| | |
|---|---|
| Impiegati (colla media di L. 566.10) . L. | 223,611.72 |
| Vedove (colla media di L. 327.12) . . » | 213,938.28 |
| Orfani (colla media di L. 82.62 per famiglia e di L. 45.33 per individuo (113) . » | 5,122.70 |
| Totale L. | 442,672.70 |

Soltanto nel corso dell'anno 1877 si è verificato, per la prima volta, il caso dell'applicazione dell'art. 12° dello statuto, cioè di un soccorso ad un impiegato in L. 540; ed i soccorsi accordati per una sola volta alle vedove e famiglie d'orfani durante i 16 anni di gestione si estesero a 370, per la complessiva somma di L. 196,273.50, colla media di L. 530.47. Nel 1862, anno primo della istituzione, i soccorsi non furono che 6, per la somma totale di L. 1,755, colla media di L. 292.50; mentre nel 1877 ascesero a 39, per la complessiva somma di L. 15,920, colla media di L. 408.20. Però nel 1876 ascendevano a 47 (cifra massima), colla somma totale di L. 23,040, e colla media di L. 490.21; e nel 1871 ascendevano a 35, colla somma totale di L. 23,470 (cifra massima), e colla media di L. 670.57. —

A complemento poi del resoconto per la gestione del

1877, il Comitato ha creduto opportuno di continuare, in apposito allegato, il raffronto iniziato nel 1875 tra le previsioni fatte nel 1874 sull'avvenire dell'istituzione e le risultanze verificatesi a tutto il 1877; e tale raffronto offre le deduzioni più soddisfacenti, che tornano del massimo elogio a chi dirige una così provvida ed interessante amministrazione.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 21 maggio.

« Intanto oggi stesso, si assicura, l'on. Cairoli, Presidente del Consiglio, tratteggerà a grandi linee, dinnanzi alla Camera, il programma ferroviario del Gabinetto. L'inchiesta, ecco il metodo di cura esplorativa ch' egli proporrà, colla dolce lusinga, ed anzi, bisogna dirlo, colla sincera convinzione in lui e in moltissimi, di trovare agio e mezzi per giungere alla matura soluzione del grave problema ferroviario, mediante un' ampia e leale investigazione dello stato presente delle nostre strade ferrate, e dei criterii prevalenti nella pubblica opinione intorno al migliore e definitivo loro assetto.

« E rispetto al mezzo terapeutico, che urge di somministrare temporaneamente per la cura dell' esercizio delle linee dell'Alta Italia, l'on. Cairoli soggiungerà: non rimanere libertà di scelta al suo Ministero, che entra in carica al termine dei due anni assegnati dalla legge 28 luglio 1876 per la presentazione di un contratto di concessione d'esercizio all'industria privata; non sentirsi l'animo di rinnovare il contratto d'esercizio provvisorio colla Società esistente, e meno che meno di affrontare i pericoli dell'impresa d'improvvisare una nuova Società; doversi quindi necessariamente afferrare all'àncora dell'esercizio provvisorio per parte dello Stato: soluzione temporanea che non pregiudica punto la definitiva, perchè niuno contesta allo Stato la facoltà attribuita dai buoni credenti al sacerdote, la facoltà di legare e sciogliere. Tale mezzo presentare inoltre il considerevole vantaggio di non creare precedenti, interessi o legami, di non paralizzare l'azione amministrativa nell' importantissimo ramo delle strade ferrate, colla preoccupazione nell'industria privata della breve e incerta durata dell'esercizio ».

Esposte, certamente sotto assai più splendida forma, e sviluppate coll'ampiezza consentita e voluta da una relazione o da una orazione in Parlamento, stimo non andar lungi dal vero affermando, che le ragioni accennate testè sommariamente e modestamente, saranno pure le principali della relazione e dei discorsi degli on. Ministro dei lavori pubblici e Presidente del Consiglio, a difesa e sostegno del progetto di legge per l' esercizio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, stato presentato l'ultimo giorno della scorsa settimana, in luogo del primo della corrente, come io vi telegrafai, per turare la bocca 24 ore innanzi ai mormoratori contro gli indugi ministeriali.

Ma qui m'è forza confessare un mio peccato ai vostri lettori (peccato veniale, spero, quantunque centri un'ombra d'ambizione) e consiste nell'avere oggi riprodotto da me stesso uno squarcio di mia povera prosa, senza manco aggiungervi la solita revisione e correzione delle seconde edizioni. Il principio della presente corrispondenza, chiuso tra virgolette, non è che un brano della lettera indirizzatavi il 26 marzo scorso e pubblicata nel num. 13 del *Monitore*. Io non seppi, infatti, resistere alla tentazione di offrire ai vostri associati una irrefragabile prova, non già di essere profeta, bensì di essere sempre molto esattamente informato. Il programma ferroviario del Gabinetto Cairoli, per rispetto all'esercizio, era sino dalla prima ora del suo avvenimento al potere quale io mi ingegnai di tracciarvelo pochissimi giorni dopo; e se l'on. Presidente del Consiglio, nel suo *maiden speech* alla Camera dei deputati, non ha poi veramente scoperto tutte le batterie, fu per la necessità di *ménager* la difficilissima situazione parlamentare.

Dato così innocente sfogo alla mia ambizioncella di corrispondente, riproducendovi, d'altronde, a un dipresso le ragioni giustificative del progetto di legge per l'esercizio ferroviario dello Stato, proposto da un Ministero di quella stessa parte della Camera, divenuta maggioranza e Governo del paese mercè lo spiegamento della bandiera dove stava scritto: « concessione dell' esercizio delle ferrovie dello Stato all'esercizio privato », — vi fornirò ora alcuni particolari del progetto medesimo: pochi, per un dovuto riguardo di convenienza al Parlamento, ma precisi.

Le norme e i regolamenti per l'esercizio di una ragguardevole rete ferroviaria non si improvvisano da un giorno all' altro, ove pure occorresse o si desiderasse riformare; onde si pensò, a parer mio, molto prudentemente e molto saviamente, di mutare il meno possibile le disposizioni in vigore e in pratica presso la moritura Società esercente.

Le attribuzioni più importanti, riferibili soprattutto alla parte industriale dell'intrapresa, saranno affidate ad un Consiglio d'amministrazione, composto di sette membri, il presidente compreso, nominati dal Re, sentito il Consiglio dei ministri; e i consiglieri godranno di una congrua retribuzione, sotto forma di medaglie di presenza. Dove risiederà, non è ancora deciso, e sarà stabilito in seguito regolamentarmente.

Verranno istituite *ad hoc* una Cassa centrale, una Ragioneria centrale, un Ufficio della Corte dei conti; e dovranno parimenti avere nomina regia, sentito il Consiglio dei ministri, il Direttore generale dell'esercizio, tutti i capi-servizio, il cassiere ed il ragioniere centrali; tutti gli altri impiegati saranno nominati dal Ministro dei lavori pubblici.

La provvisorietà dell'esercizio dello Stato durerà a tutto il prossimo anno 1879, riservandosi appunto il Ministero, come sopra vi accennai, di riformare man mano la pratica attuale in tutto quanto sarà dimostrata difettiva dall'esperienza.

Quindici membri costituiranno la Commissione dell'inchiesta ferroviaria, cinque eletti dalla Camera, cinque dal Senato, e cinque dal Ministero, coll'obbligo di esaurire il loro mandato entro l'anno corrente.

Rispetto al disegno delle nuove costruzioni, io immagino che la nota e incontestabile officiosità del *Diritto* vi avrà indotto ad attingere dalle *ultime notizie* del suo numero di domenica i ragguagli che esso ne diede, epperciò ve ne risparmio la ripetizione, limitandomi a confermarvene dal canto mio la perfetta esattezza, e ad aggiungervi qualche particolarità inedita.

La prima categoria del progetto Baccarini comprende le linee Novara-Pino, Roma-Sulmona, Vallelunga e Caldare, e sono quelle considerate d'interesse nazionale, destinate per conseguenza ad essere costrutte a totale spesa dello Stato per un importo di circa 115 milioni di lire, misurando in complesso chil. 337.

Le linee di Campobasso Benevento, Codola-Nocera, Eboli-Reggio, Parma-Spezia, e Firenze-Faenza, costituiscono la seconda categoria, per la quale è stabilito il concorso governativo di 9|10 sulla spesa, che ascenderà a circa 287 milioni per 734 chil. in complesso.

La terza categoria, che otterrà dallo Stato gli 8|10 del relativo costo, è formata dalle linee Aosta-Ivrea, Sondrio-Colico-Chiavenna, Belluno-Feltre-Treviso, Terni-Rieti-Aquila, Avezzano-Roccasecca, e Messina-Patti-Cerda, per un complesso di 574 chil., colla spesa di circa 127 milioni.

Venticinque linee sono comprese nella quarta categoria, ed ho ragione di credere sianvi fra le altre: Torino-Casale, Cuneo-Mondovì, Vercelli-Cavi-Broni, Bologna-Ve-

rona, Parma-Brescia, Ferrara-Rimini, Taranto-Brindisi, Siracusa-Licata, per una estesa di 1400 chil. circa e colla spesa di 219 milioni.

Ottocento chilometri apparterranno alla quinta categoria, colla spesa di circa 90 milioni; ma sulle due ultime classi il pubblico Tesoro concorrerà in diversa misura, in ragione del costo chilometrico.

È anche verissimo che un articolo del progetto di legge in discorso darà facoltà al Governo del Re di approvare ed accettare, ove lo stimi opportuno ed utile, la Convenzione di Berna 12 marzo 1878, stipulata in base al protocollo delle Conferenze di Lucerna, e portante l'aumento di 10 milioni di spesa per la ferrovia del Gottardo; ed a prender parte inoltre ad un Consorzio per assicurare la costruzione della strada ferrata del Monte-Cenere.

E qui pongo fine alla parte di semplice cronista, la sola ch'io potessi disimpegnare per oggi in merito ai due importanti progetti ferroviarii. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua adunanza generale del 18, proponendo diverse modificazioni ed avvertenze, opinò potersi approvare il disegno di massima d'una strada ferrata da S. Pietro in Casale a Cento; ed altresì, introducendovi alcune variazioni, approvò i progetti di massima per la sistemazione degli argini dell'Adige e di Alpone nei circondarii idraulici di Verona, Rovigo ed Este, per la presunta spesa complessiva di lire 1,910,791.

B.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

Il 15 corrente ebbe luogo l'annunciata visita per il *collaudo definitivo* della linea Verona-Legnago. La Commissione era composta dei delegati del Governo, della Provincia concessionaria e dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Il risultato della visita fu soddisfacente; pei lavori di poca entità riconosciuti ancora mancanti, e di cui si fece annotazione nel verbale, si provvederà entro breve termine.

---

Domani avrà luogo la visita di collaudo del ponte metallico a tre luci sul Serchio, della ferrovia Spezia-Pisa. La costruzione di questo ponte venne compiuta dall'Impresa industriale italiana di Napoli, sotto la sorveglianza degl'ingegneri dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

In altro numero daremo una descrizione tecnica di questa importante opera d'arte.

---

Domenica 12 corrente ebbe luogo il collaudo definitivo del ponte sul Grana, nel Comune di Centallo, provincia di Cuneo.

Questo ponte è formato di tre travate in ferro, della lunghezza totale di metri 39, e della larghezza di metri 5.75, e fu costrutto nello Stabilimento del cav. Giuseppe Rochette in Torino. Le pile in muratura furono eseguite dall'impresario Mersi.

Le prove di collaudo erano dirette personalmente dal comm. Delfino, ingegnere-capo del Genio civile della provincia di Cuneo, e dal signor Rancorelli, ingegnere municipale di Fossano, alla presenza di parecchi invitati.

Il risultato del collaudo fu quale si poteva meglio desiderare, avendo le travi metalliche resistito al maggior carico a cui furono sottoposte con flessione quasi nulla.

---

Ieri vennero riprese in Torino le conferenze, incominciate lo scorso febbraio in Firenze, allo scopo di studiare i migliori sistemi di chiusura del corpo stradale delle ferrovie e dei passaggi a livello. A tali conferenze, presiedute dall'ispettore comm. Biglia, prendono parte i delegati delle varie Amministrazioni ferroviarie italiane.

---

Da una nota, gentilmente comunicataci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 1.o trimestre 1878, rileviamo che essi ammontarono a 24, di cui 3 nel mese di gennaio, 9 nel febbraio, e 12 nel marzo.

Per 19, furono sassi lanciati contro i treni, con la rottura di vetri, e con due leggiere ferite: una ad un viaggiatore presso Pegli nel gennaio, l'altra ad un macchinista presso Cherasco nel marzo.

Pei rimanenti, furono ostacoli di pietre o legnami posti sulle rotaie, ma superati dai treni senza conseguenze.

---

Il nostro corrispondente speciale dall'Esposizione di Parigi ci scrive che, per decreto del Commissario generale sig. Krantz, era stato fissato il 10 corrente come ultimo termine per l'ammissione dei prodotti internazionali. Però, considerato il ritardo nelle grandi costruzioni dei locali verificatosi prima dell'apertura, pare che in alcuni casi particolari si ricorrerà alla decisione delle Commissioni speciali.

Così p. es., sarebbe stato impossibile negare qualche giorno di più a favore dello Stabilimento del Creusot, il quale nel proprio padiglione espone una placca di acciaio di 80 cent. di spessore e del peso di 65,000 chilogrammi, un cilindro d'acciaio di 30,000 chilog., una grossa macchina per la marina francese, una locomotiva, ed altri prodotti di questo genere.

In ogni modo, l'ammissione degli oggetti di qualche dimensione è d'ora in poi resa impossibile: la comunicazione ferroviaria tra il Campo di Marte e la linea di Cintura venne definitivamente interrotta colla notte del 20 corrente.

---

A proposito della suddetta Esposizione, notiamo che il corrispondente parigino della *Gazzetta Piemontese* ebbe ad accennare a modelli di vagoni, presentati dall'Amministranione delle Ferrovie dell'Alta Italia, i quali, secondo lui, non valeva la pena fossero esposti. Dobbiamo osservare che la detta Amministrazione non ebbe ad inviare all'Esposizione alcun modello di vagoni, ma bensì una carrozza *salon*, della quale noi abbiamo già fatto cenno. Devesi quindi ritenere che il corrispondente della *Gazzetta* abbia confuso modelli di altre Società, ivi esposti a quanto ci consta, per cui l'opinione dal medesimo espressa non può menomamente riferirsi agli oggetti inviati dall'Amministrazione dell'Alta Italia.

---

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Ivrea-Aosta.** — Dall'egregio sig. Giuseppe Corona di Biella abbiamo ricevuto un elegante volume, pubblicato colà dal libraio-editore Giuseppe Amosso, e che porta il titolo: *La Valle d'Aosta e la sua ferrovia.* Sono 14 lettere dirette al comm. Zanardelli, già Ministro dei lavori pubblici ed ora dell'interno, nelle quali l'egregio scrittore, fatta brevemente la storia di quella popolosa ed industre vallata e della ferrovia da tanto tempo ed in tanti modi invocata, ne propugna la più sollecita costruzione, confidando di veder finalmente compiuti dal ministro Baccarini gli ardenti voti dei Valdostani, tanto efficacemente appoggiati dall'on. Zanardelli.

Nell'ultima sua lettera, il signor Corona dice che il benemerito Comitato promotore di quella ferrovia, già presieduto dal cav. Fiorentini, ed ora dal cav. Salvetti, dopo la recente lettera del Re Umberto al Comitato medesimo (lettera che abbiamo già in parte riferito, e che trovasi riprodotta nel volume di cui parliamo), e dopo il ritorno dell'on. Zanardelli al potere, non ha più alcun dubbio sulla pronta realizzazione dei suddetti voti. Egli non dubita che nei nuovi progetti di costruzioni ferroviarie, che dovevano presentarsi e che ora furono realmente presentati dall'on. Baccarini, la ferrovia Ivrea-Aosta figurerà *in prima linea*, e non tra le provinciali, ma fra le *internazionali*, in attesa del progettato traforo del Monte Bianco.

Noi non possiamo abbastanza lodare lo zelo instancabile del Comitato promotore, e non associarci di gran cuore alle giuste istanze e raccomandazioni del signor Corona, affinchè sia resa finalmente giustizia ad una popolazione esemplare per attività e patriottismo.

**Ferrovia Roma-Viterbo.** — Leggesi nella *Libertà* del 18:

Diamo una notizia che ci viene comunicata da persona degna di fede, e che avrà, speriamo, una sollecita conferma ufficiale. Siamo assicurati che ieri la Giunta municipale, in seguito ad un rapporto favorevole dell'Ufficio tecnico, ha deliberato di concorrere agli studii che ora si stanno facendo per la strada ferrata Roma-Viterbo, passando per Soriano e venendo a Borghetto.

Come abbiamo detto altre volte, il concorso finanziario del Comune di Roma si ridurrà a piccola cosa; ma il concorso morale ha un valore immenso. Mostra che Roma è consapevole di ciò che più le interessa, e non rimane indifferente a tutto quello che mira a rendere più facili le comunicazioni fra la Capitale e la provincia.

**Tramways di Roma.** — Leggiamo nell'*Opinione* del 15 corrente:

Si è costituita una Società per un nuovo esercizio di *tramway*, che percorrerebbe fuori le mura di Roma, da Porta del Popolo alla Stazione ferroviaria, dal Colosseo a piazza San Giovanni in Laterano, dal ponte Milvio a Porta Angelica.

Nelle proposte che la Società presenterà quanto prima al Municipio vi è il progetto di adottare, invece della trazione a cavalli, quella delle macchine a vapore, qualora sieno riconosciute scevre da inconvenienti.

Le nuove strade a *tramway* sarebbero compiute nel termine di circa 2 anni.

**Tramways di Milano.** — Il *Sole* dice che la locomotiva provata il giorno 18 sulla linea Milano-Saronno venne costrutta nelle officine dei signori Henschel e figlio di Cassel (Prussia). Le sue dimensioni principali sono: diametro dei cilindri 0.140; corsa degli stantuffi 0.300; diametro delle ruote 0.600; scartamento degli assi 1.400; superficie riscaldata 10 metri quadrati; pressione nella caldaia 12 atmosfere; peso in moto 6150 chilogrammi.

Questa macchina è costrutta in guisa da poter passare in curve di raggio inferiore anche ai 20 metri, e di poter rimorchiare il peso lordo di tonnellate 7 1/2 su salite del 35 per mille.

Nella disposizione della macchina si ebbe in mira specialmente di evitare il fumo ed il rumore, nonchè la vista dei pezzi in movimento. Egli è così che si potè passare accanto a cavalli anche irrequieti, senza che essi dessero segno di spavento.

Il freno, che il macchinista fa funzionare col piede, permette di fermare la locomotiva nel percorso di cinque metri. Lo stesso macchinista ha sotto la mano il focolare, il regolatore, la leva di cambiamento di marcia, gli apparecchi di alimentazione e quelli di sicurezza.

Nella corsa eseguita sabato, ed alla quale intervennero il cav. Bianchi della Deputazione provinciale, il prof. Colombo e molti invitati, la locomotiva rimorchiò tre vetture; e dedotte le fermate, impiegò un'ora e venti minuti per l'intiero tragitto da Milano a Saronno, ed altrettanto pel ritorno.

— Anche le macchine per l'esercizio del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio cominciarono ad arrivare.

In questa settimana vi sarà il collaudo della linea, coll'intervento dell'Autorità provinciale e governativa. La definitiva inaugurazione avrà luogo nei primi di giugno.

**Tramways di Genova.** — Il *Commercio* del 18 scrive:

Si assicura che le difficoltà esistenti fra gli amministratori del Comune di Sestri-Ponente e la Società del Tramway Genovese pel transito dei carrozzoni di detta Società nell'abitato del paese, furono, di comune accordo, appianate; cosicchè, fra non molto tempo, il servizio su questa linea potrà estendersi fino a Pegli.

Circa poi alle stesse difficoltà da parte di Rivarolo, nulla di nuovo; ma crediamo non andrà molto che idee più conciliatrici avranno a prevalere, dappoichè moltissimi abitanti della valle della Polcevera mostrano palesemente il desiderio di avere un servizio, che tanto soddisfa alle esigenze del pubblico.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Nelle sedute del 15 e 16 corr., il Gran Consiglio del Ticino prese a discutere la questione della nuova sovvenzione pel Gottardo. La discussione fu lunga ed animata, ma noi dobbiamo restringerci ad alcuni cenni generali.

Il sig. *Pedrazzini*, consigliere di Stato, disse che il Consiglio non era chiamato a deliberare sul diritto o sul dovere di pagare o meno, ma sull'accettazione o no del protocollo di Lucerna. Intorno al dispositivo di questo protocollo, che abbandona momentaneamente il Monteceneri, egli nega che vi sia stata rottura di contratto e che siasi detto: « *Non vogliamo fare il Monteceneri* », mentre si è detto semplicemente: « *Non possiamo più farlo, ci mancano i denari* ». Ricorda che, non il Consiglio federale, ma la Germania prima e l'Italia poi abbandonarono il Monteceneri; il Consiglio federale ha dovuto da ultimo rassegnarvisi.

A parte la questione di diritto, chiede se al Monteceneri si voglia sacrificare il Gottardo, di fronte poi alla Germania che lo vuole, e che ha la forza di volerlo.

Se la Ferrovia del Gottardo è fallita, altra cosa è l'impresa del Gottardo, che bisogna salvare; il fallimento effettivo farebbe sì che per molti anni non si potrebbe ricostituire, e gli interessi svizzeri ne sarebbero gravemente compromessi.

Afferma che, negando i sussidii, si va incontro alla disapprovazione di tutta la Svizzera, senza la prospettiva di veder risorgere, in tempo più o meno prossimo, l'impresa del Gottardo. Intanto il Sempione, per cui ferve un lavorìo latente e tenace, arrestata la linea concorrente del Gottardo, saprà avanzarsi.

Desidera che il Ticino non si assuma una immensa responsabilità, mettendosi in mezzo, anzi al bando, di due grandi nazioni, per impedire che sia attuata una grande comunicazione di loro interesse; e non dia il cattivo esempio ad altri Cantoni, che non si sono ancora pronunciati.

Chiude col raccomandare che sia mantenuto il vecchio sussidio, e siano votati i franchi 100,000 chiesti in più, o

si risparmii al Ticino il tristo onore di prendere per il primo una risoluzione di rovina per la grande impresa. — Il Consiglio di Stato, con sua dichiarazione avanzata alla Presidenza, notifica le sue proposte, collimanti, in genere, con quelle della minoranza della Commissione (di cui fa parte il suddetto sig. *Pedrazzini*).

Il sig. *Varenna* non crede necessario votare il nuovo sussidio; ma non potendo essere sospesa o interrotta la costruzione del gran tunnel, nell' interesse del popolo e dello Stato, ed affinchè non ci manchino prima del 1890 i proventi del dazio consumo, e ci siano alla fine aperte le comunicazioni commerciali colla Svizzera, non si ponno rifiutare i sussidii vecchi.

Egli propone che, sospesa la discussione, sia rinviata ad altra sessione da convocarsi dal Consiglio di Stato in epoca opportuna.

Il sig. *Rossi*, pres. del Governo, dice che il Governo non divide per intiero le proposte della minoranza, essendo contrario al nuovo sussidio di 100.000 fr.

Spiega le circostanze che hanno indotto il Governo a pronunciarsi per la concessione dei sussidii già votati, e narra le pratiche fatte allo scopo di trovare appoggi alla linea del Ceneri.

Conchiude eccitando a mantenere i sussidii già votati.

Il sig. *Respini*, non per ubbidire a patti conchiusi a Berna, ma per dovere di deputato, deve sostenere le proposte della minoranza. Dal punto di vista del diritto, la quistione è dubbia; ma dal lato della equità specialmente, sostiene che, rifiutando i sussidii, il Ticino si metterebbe dal lato del torto.

Per il nuovo sussidio, riconosce che il Cantone non ha nessun obbligo; ma la minoranza lo ha proposto per sollecitare la ricostituzione della Società.

Caduta l'attuale Società, il ramo di Locarno ed il suo esercizio lo ritiene sepolto; epperciò intende difendere gli interessi di questa parte, come il Sotto-Ceneri difende i propri, volendosi contemplare la generalità del Cantone.

Il sig. *Airoldi* combatte la proposta dilatoria del signor Varenna; ma il sig. *Pedrazzini*, cons. di Stato, la difende, ed il sig. *Respini*, in nome della minoranza della Commissione, vi aderisce.

Messa in votazione, è adottata da 55 *sì* contro 54 *no*. Quanto all'epoca della riconvocazione del Gran Consiglio, dopo lo scambio di alcune osservazioni è accettata anche la 2ª parte della proposta Varenna, che dà facoltà al Consiglio di Stato di riconvocare il Gran Consiglio all'epoca che crederà più opportuna, con voti 48 affermativi contro 45 negativi.

— La *Gazzetta Ticinese* del 15 reca:

Il Gran Consiglio della città di Lucerna, con due terzi dei voti presenti, ha accettato la proposta della Giunta comunale di partecipare alla sovvenzione suppletoria per il Gottardo con fr. 50,000. L'ultimo terzo votò per il rifiuto della sovvenzione, cioè per l'assunzione di tutti i 200,000 franchi a carico del Cantone.

Ora non rimane più che la votazione davanti l'Assemblea comunale.

— Domenica scorsa, il popolo di Berna, chiamato a dare il suo voto pel sussidio suppletorio alla ferrovia del Gottardo, lo respinse con una maggioranza di 4000 voti.

— In conformità alla proposta del Consiglio di Stato, il Gran Consiglio di Soletta ha votato il 16 corr., all'unanimità, la nuova sovvenzione di L. 50,000 pel Gottardo.

Il Gran Consiglio di Zugo deve esaminare di nuovo la stessa questione, ma è a temersi che non si mostri così rassegnato come quello di Soletta il quale, non è, in vero, interessato alla costruzione della linea Zugo-Arth. Insomma, due soli Cantoni, Uri e Nidwalden hanno finora opposto un rifiuto categorico, avendo le Landsgemeinden pronunciato in ultima istanza.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu dal lato di Göschenen m. 13.50 (i lavori furono sospesi durante 4 giorni per l'allineamento): media giornaliera m. 4.50; dal lato di Airolo m. 36.90, media giornaliera m. 5.27; media totale giornaliera m. 9.77.

**Ferrovia del Sempione.** — Il 19 corr., sulla linea da Loeche a Brigue, ebbe luogo una corsa di prova, a cui prese parte il Consiglio d'amministrazione del Sempione ed il Consiglio di Stato del Vallese. La corsa si compì in 42 minuti, ed il treno fu accolto entusiasticamente a Brigue.

Il Consiglio d'amministrazione ha fissato la inaugurazione del tronco al 19 giugno prossimo.

**Ferrovie francesi.** — Fu già annunciata la presentazione d'un progetto di legge per la dichiarazione di utilità pubblica delle linee ferroviarie in Corsica. Avendo l'Amministrazione fatto fare degli studii per una linea da Ajaccio a Bastia, gl'ingegneri furono d'avviso che si dovesse prima intraprendere l'arteria principale passante per Corte.

Secondo il progetto preliminare, il tracciato si estende, partendo da Ajaccio, nel bacino della Gravona, traversa il colle della Foce, discende nella valle del Vecchio, che percorre sino allo sbocco nella Tavignano; poscia risale il fiume sino a Corte, donde raggiunge il colle di S. Quilico; da questo punto si abbassa seguendo il Golo sino a Casamozza, e percorre la costa orientale sino a Bastia.

La lunghezza totale è di 159 chil. Il tipo adottato è quello del binario ristretto, collo scartamento di 1 m. tra i regoli. Il massimo delle pendenze sarà di 0,035 a cielo scoperto, e di 0,025 nei sotterranei di una certa lunghezza.

La spesa totale, compreso il materiale mobile, è calcolata in 25 milioni, così ripartiti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Ajaccio ad Ucciani, . . . | chil. | 28,700 | fr. 3,000,000 |
| Ucciani a Corte . . . . | » | 61,300 | » 14,000,000 |
| Corte a Bastia . . . . . | » | 69,200 | » 8,000,000 |
| Totale | chil. | 159,200 | fr. 25,000,000 |

Però il Consiglio dei ponti e strade opina che si possa ritardare l'esecuzione della sezione da Ucciani a Corte, che sarebbe la più costosa per la traversata del colle della Foce.

Il progetto di legge non chiede quindi che la dichiarazione d'utilità pubblica delle due sezioni da Ajaccio ad Ucciani e da Corte a Bastia, ma un articolo speciale determina la continuazione degli studii e del tracciato anche della sezione intermedia. Il Governo domanda l'esecuzione del progetto a spese del Tesoro, con lo stanziamento di un credito di 500,000 fr. sull'esercizio 1878. Per gli esercizii successivi si provvederà per legge.

Le sovvenzioni che potranno dare, in terreni o denaro, i Dipartimenti, le Comuni o i privati, andranno a carico dello Stato.

— Il 15 corr. venne inaugurata la ferrovia da Tourcoing ad Orchies.

**Ferrovie belghe.** — Col 25 corr., la ferrovia da Tirlemont a Moll, e la sezione da Neer-Linter a Saint-Trond, della ferrovia Neer-Linter-Tongres, costrutte dallo Stato, saranno aperte all'esercizio.

**Ferrovie tedesche** — La rete dell'Alsazia-Lorena si è arricchita di una linea importante: quella che va da Ehrang a Thionville, ove si collega colla linea Lussemburgo-Metz. Essa si collega inoltre, ad Ehrang, colla ferrovia da Trèves a Colonia; e a Karthaus, colle ferrovie da Sarrebruck e Conz a Lussemburgo.

Questa nuova linea ha uno sviluppo di chil. 76.26. Quella fra Thionville e Lagrange venne egualmente aperta all'esercizio pochi giorni sono.

**Ferrovie austriache.** — Il rapporto sulle operazioni della Südbahn, presentato all'assemblea generale del 15 corr. (già da noi preannunciata), dice che quanto prima verrà posta in chiaro la situazione della Società; impartita quindi l'assolutoria, fu accolta la proposta d'impiegare il civanzo di fr. 953.556 in aumento del fondo di riserva. Fu approvata la Convenzione per l'assunzione dell'esercizio della linea ferroviaria dello Stato Divazzo-Pola e Canfanaro-Rovigno, e fu autorizzata la conclusione di una simile Convenzione colla ferrovia Gratz-Könflach. I consiglieri uscenti di carica furono rieletti.

— Nella seduta del 14 del Consiglio d'amministrazione della Südbahn, fu nominato al posto di Direttore generale, in luogo del sig. Bontoux, il finora Direttore del movimento commerciale, sig. Federico Schüller.

— Il 20 corr. venne aperta al pubblico servizio la linea Temesvar-Orsova, della quale è riconosciuta l'importanza dal punto di vista internazionale. I lavori furono regolarmente compiuti nel termine fissato dall'atto di concessione, malgrado le difficoltà dell'impresa e l'importanza delle opere d'arte. L'apertura dell'esercizio si è dunque effettuata nel giorno suddetto, per una linea completamente terminata, senza che un operaio fosse ancora sul terreno, e dopo che tutti i conti dell'impresa furono stabiliti, riveduti, accettati e regolati. È questa una eccezione, forse unica, nella storia della costruzione delle ferrovie.

## Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — L'*Opinione* del 18 scrive:

Da varii giorni sono incominciate le demolizioni nell'interno dell'Ospizio di Termini, dove cade il taglio dei fabbricati per l'apertura della nuova via della Cernaia.

Ora davvero possiamo dire d'essere sotto l'influsso delle demolizioni.

Si demolisce il palazzo dell'Accademia ecclesiastica sulla piazza della Minerva, per ricostruirne uno nuovo, e speriamo con un disegno che non somigli il prospetto della nuova Posta. Si demolisce a Termini, si demolisce l'ultima casa della via del Corso, si demolisce l'intiera via di San Romualdo, e fra poco s'incominceranno le demolizioni delle case dall'altra parte della piazza dei SS. Apostoli, ecc. ecc.

Speriamo che coll'anno 1879 incomincierà l'èra delle costruzioni; e infatti, procedendo la via Nazionale, non può farsi a meno di costruire. Se poi il progetto della 2ª e 3ª zona dell'Esquilino avrà il suo effetto; se, terminato il ponte di Ripetta, andranno a fabbricarsi nuovi quartieri ai Prati di Castello, le case e i pubblici edifizii sorgeranno come funghi, e gli inquilini forse non avranno più a lamentarsi dell'eccessivo prezzo dei fitti delle case. *Quod est in votis.*

**Edificii scolastici.** — Nell'adunanza di sabato mattina, tutti gli Uffici della Camera presero in esame il disegno di legge tendente ad agevolare ai Comuni la costruzione degli edificii scolastici necessarii per l'applicazione dell'istruzione obbligatoria

La legge trovò buonissima accoglienza, e diede luogo a qualche raccomandazione perchè il tasso dei mutui, che il Governo potrà fare, sia mite e proporzionato.

A comporre la Commissione furono chiamati gli on. Mancardi, Cencelli, Morpurgo, Lacava, Righi, De Riseis, Solidati, Monzani e Simonelli.

**Ponte sul Pescara.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 15 corr., prese a discutere il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* È autorizzata la maggiore spesa di lire 110,448.53 pel completamento del concorso dello Stato, accordato alle Provincie di Chieti e di Teramo, per la costruzione del ponte sul fiume Pescara presso Villanova.

« Per questa maggiore spesa sarà istituito apposito capitolo sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1878. »

*Maiocchi* propone un articolo aggiuntivo, nel quale dichiarasi che, dopo il pagamento di questa somma, sia svincolato lo Stato da qualunque ulteriore pagamento e da qualunque conseguenza d'una lite che verte fra l'Impresa e le Provincie interessate.

*Lugli* suggerisce qualche modificazione di forma, che il proponente accetta; e *Costantini* (relatore) dichiara che la Commissione accetta l'aggiunta proposta.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) dichiara di aderire all'aggiunta; riconosce che ci furono difetti nella esecuzione dei lavori; ed afferma che, se a novembre sarà ancora Ministro, presenterà un progetto di legge di riforma dell'ordinamento del Genio civile.

Dopo brevi osservazioni, è approvato l'articolo unico coll'aggiunta degli on. Maiocchi e Lugli.

**Servizii marittimi.** — Nella seduta del 16 corr., la Camera dei deputati prese a discutere il seguente progetto di legge pei servizii marittimi fra Brindisi, Taranto, Messina e Catania:

« *Art. unico.* È data forza di legge al Regio Decreto del 26 luglio 1877, nº 4009 (serie 2ª), col quale fu approvata la Convenzione stipulata il 19 detto fra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze col comm. Ignazio Florio, addizionale a quella del 4 febbraio 1877, approvata per legge del 15 successivo giugno, N. 3880 (serie 2ª). »

*Mazzarella* fa raccomandazioni al Ministro dei lavori pubblici nell'interesse delle comunicazioni di Gallipoli; ed *Omodei* pure per l'approdo dei piroscafi al porto di Augusta.

*Baccarini* (ministro) dichiara che non potrebbe prendere impegno di soddisfare la domanda dell'on. Omodei, ma terrà conto della raccomandazione indirizzatagli. Dà quindi all'on. Mazzarella qualche spiegazione relativamente agli approdi al porto di Gallipoli.

Dopo ciò, l'articolo unico venne approvato; ed allo scrutinio segreto, il progetto di legge ottenne voti fav. 195, cont. 32.

**Concessioni di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 2 corr. (*Gazz. Uff.* del 17), è fatta facoltà agl'individui e Società indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Torino, 1 Cuneo, 1 Lucca, 1 Messina, 1 Genova, 1 circon. di Biella); 1 concessione d'acqua per *irrigazione* (prov. di Mantova); 2 concessioni d'acqua per *usi domestici* (1 prov. di Padova, 1 Firenze); e 3 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (prov. di Como).

**Carta topografica d'Italia.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 13 corr., ha approvato, dopo qualche discussione, il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. In continuazione dell'assegno fatto colla legge 29 giugno 1875, num. 2364 (serie 2ª) per continuare i lavori della carta topografica generale d'Italia, è autorizzata la spesa straordinaria di 4,400,000 lire pel compimento di detta carta topografica.

« *Art.* 2. La detta somma di lire 4,400,000 verrà inscritta come segue sui bilanci del Ministero della guerra:

Anno 1878 . . . . . . . L. 150,000
» 1879 . . . . . . . » 400,000
Anni successivi dal 1880 al 1890 inclusi, in ragione di L. 350,000 all'anno » 3,850,000 ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ottenne voti 150 fav., cont. 64.

**Congresso di architetti ed ingegneri.** — Il *Diritto* annuncia essersi stabilito di convocare per l'anno prossimo un Congresso di architetti ed ingegneri, che si terrà in Napoli.

Le domande per l'ammissione devono essere inviate al Comitato, e conterranno l'indicazione della data e del numero d'ordine della laurea di ogni esercente, e dell'istituto da cui l'ottenne.

Potranno far parte di questo Congresso anche coloro che, essendo sforniti di laurea, proveranno di poter godere le eccezioni degli articoli transitorii votati nel precedente Congresso tenuto qui in Roma.

Gli ingegneri ed architetti stranieri saranno ammessi al Congresso, purchè provino la loro qualità.

Il Congresso durerà 10 giorni; e la Commissione avrà cura di scegliere quegli argomenti che dovranno essere trattati nel Congresso, e li pubblicherà prima che questo si apra, affinchè possa ognuno prepararsi in tempo alla discussione.

**Pubblicazioni.** — Agli ingegneri, architetti, capomastri, impresarii, e proprietarii di case, dobbiamo additare,

con speciale raccomandazione, un'opera che riteniamo come un *vade-mecum* per essi indispensabile; vogliamo dire l'*Architettura Pratica*: — I. *Le Abitazioni* del prof. Archimede Sacchi, già pubblicata in Milano da quel solerte editore ch'è il sig. Ulrico Hoepli.

Lo stesso editore pubblica ora, in due grossi volumi riccamente illustrati (di cui il 1° solo è uscito in luce, ed il 2° sarà pronto verso il dicembre prossimo), un'altra opera del medesimo prof. Sacchi, in cui si tratta diffusamente di ciò che, dopo l'estetica, più interessa l'architetto ed il proprietario: - II. *L'Economia del fabbricare*. - Così, mentre nelle *Abitazioni* si trovano tutti i dati e suggerimenti necessarii al primo impianto, alla condotta ed al compimento di una costruzione abitabile, dal più sontuoso palazzo all'umile casa colonica, nell'*Economia* invece sono offerti all'ingegnere-architetto, che vuol fabbricarsi una casa, una villa, ecc., tutti i documenti per fare precisamente tutti i suoi conti di previsione.

Le due opere del Sacchi, riunite, non costeranno che sole L. 50, e potranno benissimo, specialmente pei pratici, tener luogo di una intera biblioteca.

Auguriamo al solerte editore tutto il favore che meritano così importanti ed utili pubblicazioni, dirette a vantaggio delle arti ed industrie nazionali.

**Ufficii telegrafici.** — Il 15 corr. è stato aperto, secondo il consueto, l'Ufficio telegrafico ai bagni di Montecatini in val di Nievole (prov. di Lucca), con orario limitato di giorno; ed il 16 è stato aperto un Ufficio telegrafico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno, in Guglionesi (prov. di Campobasso).

**Carta telegrafica internazionale.** — Presso gli Ufficii telegrafici si può commettere l'acquisto della *Carta della rete telegrafica internazionale*, compilata per cura dell'Uffizio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche in Berna, al prezzo di 50 centesimi.

Tale pubblicazione ha corrisposto ad un sentito bisogno, ed offre un interesse tutto speciale per gli istituti di educazione, pei negozianti, per gli albergatori ecc.

**Il telefono in Germania.** — Nell'Impero germanico l'uso del telefono per il servizio telegrafico va ogni dì più diffondendosi. Infatti, i giornali tedeschi ci apprendono che in Germania funzionano già 68 stazioni telefoniche, che altre 41 funzioneranno a giorni; e che, siccome gli apparecchi telefonici si stanno collocando in altre 111 stazioni, così fra breve nell'estensione del territorio postale dell'Impero si conteranno 220 Ufficii telefonici.

**Microfono Hughes.** — Nella sua rivista scientifica del *Journal des Débats*, il signor De Parville ci apprende che un ingegnere inglese, il signor Hughes, inventore del noto telegrafo che porta il suo nome e che funziona in quasi tutti gli Ufficii telegrafici d'Italia, ha testè inventato un nuovo ed ingegnosissimo apparecchio, detto *microfono*, da applicarsi al telefono, affinchè possa amplificare e trasmettere anche i suoni ed i rumori più lievi ed impercettibili. Mercè l'applicazione del *microfono* al telefono, dice il signor De Parville, il moto di un orologio tascabile è percepito a distanza con tale e tanta intensità, che si crederebbe di sentire il *tic-tac* di un violino, e che le pulsazioni ed i battiti del cuore si distinguono con una precisione che fino ad ora era sconosciuta. Il telefono primitivo Bell dava dei suoni fievoli che furono paragonati ad una immagine fotografica ridotta a proporzioni microscopiche. Il microfono Hughes invece dà dei suoni paragonabili ad una immagine fotografica straordinariamente ingrandita, ed è suscettibile di molte applicazioni.

**Le macchine a vapore in Francia.** — Il cronista scientifico della *Revue Britannique* ci apprende che, secondo statistiche ufficiali recenti, la forza totale di tutte le macchine a vapore esistenti in Francia è di un milione e mezzo di cavalli-vapore, che rappresentano il lavoro effettivo di 4,500,000 cavalli o di 31,590,000 uomini. Questa ultima cifra rappresenta dieci volte la popolazione industriale del paese, che si calcola sia di 8,400,000 persone: totale che viene ridotto a 3,200,000 operaj soltanto, ove si detraggano i vecchi, le donne ed i fanciulli.

Se si risale a 90 anni fa, al 1788, prima che le macchine a vapore fossero introdotte in Francia, si vede a colpo d'occhio la gigantesca rivoluzione compiuta dal nuovo motore meccanico.

Nel 1788, in ogni miliardo di franchi di prodotti francesi la mano d'opera entrava per il 60 per cento, e la materia prima per il 40 per cento soltanto.

Attualmente, la totale produzione industriale della Francia rappresenta un valore di 15 miliardi di franchi, dei quali 7 miliardi rappresentano la materia prima ed 8 la mano d'opera.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le Convenzioni ferroviarie, sia pure come allegati, sono state ripresentate alla Camera, e potrebbero quindi, quandochessia, essere prese in qualche considerazione e fare riconvenire i partiti a loro favore. Tutto è possibile da una Camera che le ha avversate senza sapere il perchè, e da un Ministero che le avversa senza addurne ragione.

Questa negazione di ogni concetto chiaro e deciso nell'una come negli altri, giova a mantenere qualche speranza nei detentori delle Azioni della Società delle Meridionali, le quali perciò si sostennero nella scorsa settimana al prezzo di 345 a 347 circa. Ferme pure le Obbligazioni relative a 246 e 247; i Boni a 579.

Le Sarde, della serie A, si negoziarono a 241.55 e 242; le altre, della serie B, a 245 e 245.50 — Le Pontebbane si tennero a 378.30 — L'Alta Italia 262.75 a 263.50.

A Parigi, meglio trattate le Lombarde da 148 a 153; le Obbligazioni da 236 a 238 — Le Vittorie Emanuele a 231 e 232. — Le Azioni delle Ferrovie Romane, più animate, trovarono denaro a 70, poi a 75; le Obbligazioni a 253.

## CONVOCAZIONI

**Società Reale di assicurazione mutua a quota fissa** (*Torino*) — Il Consiglio generale è convocato pel 29 corrente in Torino (via Corte d'Appello, 11), per la presentazione del conto morale e finanziario 1877, e per deliberare sui risparmii dell'esercizio.

**Società delle miniere di Frasconi** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 29 corrente in Parigi, sede sociale (via Taitbout, 13), per l'approvazione dei conti 1877, per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina degli amministratori uscenti.

**Fabbrica italiana di porcellane e maioliche** (*Torino*) — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 2 giugno p. v. in Torino (Barriera di Nizza, 139), per la relazione e presentazione dei conti sulle operazioni dello stralcio.

**Società anonima della ferrovia Santhià-Biella** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel 5 giugno p. v. in Torino (Camera di commercio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sullo esercizio 1877, il rapporto del Consiglio di revisione del relative bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

# Avvisi d'Asta

Il 27 corrente, presso la Prefettura di Aquila, si procederà al deliberamento definitivo della costruzione del 2° tratto del 3° tronco della strada provinciale Aquila-Ascoli, compreso tra l'abitato di Amatrice e la confluenza di Castellano nel Tronto, sul dato di L. 73,600.43, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 28 corr., presso il Municipio di San-

remo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di due vie in Pian di Nave, in diminuzione dell'importo di L. 76,002.36, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 14,000; le altre condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al 29 detto mese, presso il Consorzio idraulico della bonificazione Pontina, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di scarico diretto nel fiume Portatore delle acque alte e chiare del Canale di navigazione presso Feronia, e per la colmata dei bassi fondi delle Cannete e contermini, in diminuzione della somma di L. 29,996.50, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizini d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori d'ingrandimento del ponte di sbarco sulla spiaggia di Pertusola e sistemazione dei muri di sostegno alla strada militare da Pertusola alla Batteria alta di S.ª Teresa presso Spezia, in diminuzione dell' importo di L. 40,000, già ribassato di L. 23.51 p. 0|0. Deposito L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Troia (Capitanata), si terrà un'asta per l' appaltc dei lavori di conduttura delle acque e loro distribuzione nell'abitato della città, per il presunto importo di L. 86,159. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Marano di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori della nuova strada obbligatoria Marano-Pianura, della lunghezza di m. 5,523, dalla provinciale nell'ingresso di Marano al quadrivio delle Vedove sul confine di Pianura, per la presunta somma di L. 63,000. Lavori da eseguire entro il 1880. Deposito interinale L. 3500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6700 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione del tronco d'alveo del torrente Quindici, dalla strada Migliano fino alla eseguita rettifica detta del Paradiso, sul dato di L. 71,953.08, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario, biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Civitavecchia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dello Stabilimento dei Bagni termali (escluse le decorazioni), diviso in 7 lotti, per la complessiva somma di L. 233,775.05. Deposito complessivo L. 10,500.

— Il 3 giugno p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del tronco della strada nazionale Silana, compreso fra la Sella Manco di Scavo ed il fiume Neto, della lunghezza di m. 18,992, per la presunta somma di L. 212,605.71. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un' asta per l' appalto dei lavori al ributto d'argine e banca, e difesa frontale a destra del Po di Venezia, nella località Froldo Presu, in Comune di Taglio di Po, per la presunta somma di L. 245,918. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 30,000, idem.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume-torrente Cismone, lungo la strada nazionale Tirolese, Canal di Brenta, per la presunta somma di L. 146,323. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale da Nicosia per Mistretta a Santo Stefano di Camastra, compreso fra la Sella delle Crociate e la Portella Contrasto, della lunghezza di m. 16,680, per la presunta annua somma di L. 13,938. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale dall'Emilia al ponte sull'Enza in Sorbolo, della lunghezza di m. 10,427, per l'annuo canone di L. 6,780.32. Manutenzione dal 1.o gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 673.03 in moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad una metà del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada provinciale dal ponticello Bitta al rio Piacentino nella via Emilia, per l'annuo canone di L. 8,660.33. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 866.03; cauzione definitiva come sopra.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dal villaggio Pace giunge a quello di Torre di Faro, della lunghezza di m. 6301.19, per la complessiva somma di L. 59,557.48. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000, idem o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione d'un tronco di strada provinciale, compreso fra gli abitati di Spadafora e Venetico, della lunghezza di m. 407.10, colla costruzione di un ponte sul torrente Cucuzzaro, pel complessivo importo di L. 39,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

---



CESARE ROSSI, *Gerente*.

---

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 19ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 7 *al* 13 *maggio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3510 | 3437 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 818,268.10 | 815,517.20 | 2,750.90 | » |
| Merci a grande velocità . . | 205,874.25 | 195,763.30 | 10,110.95 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 806,663.20 | 890,909.20 | » | 84,246.— |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,830,805.55 | 1,902,189.70 | » | 71,384.15 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,646.35 | 18,138.20 | » | 491.85 |
| Totale della settimana. . . | 1,848,451.90 | 1,920,327.90 | » | 71,876.00 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 13 *maggio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 12,584,051.70 | 12,328,298.90 | 255,752.80 | » |
| Merci a grande velocità . . | 3,723,968.80 | 3,601,327.35 | 122,641.45 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 14,885,152.14 | 15,121,141.43 | » | 235,989.29 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 31,193,172.64 | 31,050,767.68 | 142,404.96 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 267,158.25 | 280,309.24 | » | 13,150.99 |
| Totali . . . . . . . . | 31,460,330.89 | 31,331,076.92 | 129,253.97 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 19ª settimana | 519.23 | 551.52 | — 32.29 | — 5.85 |
| Prodotti totali . . . . . . | 8,886.94 | 9,034.26 | — 147.32 | — 1.63 |

## Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 335,523.04 | 232.04 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 396,382.92 | 274.12 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 60,859.88 | — 42.08 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 5,059,721.70 | 3,499.12 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 5,970,127.55 | 4,128.72 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 910,405.85 | — 629.60 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,145.— | 124,382.96 | 108.63 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 130,560.60 | 121.34 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 69.— | — 6,177.64 | — 12,71 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,46 | 2,004,862.29 | 1,759.48 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 1,928,263.84 | 1,792.07 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.46 | + 76,598.45 | — 32.59 |

L'8 aprile venne aperto il tronco S. Caterina Villarmosa-Caltanissetta chil. 6.

## Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 473,266.53 | 14,992.11 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 467,814.52 | 14,819.38 |
| Differenza ( in più . . . | — | 5,452.01 | 172.73 |
| Differenza ( in meno. . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 febbr. 1878. | 1,646 | 4,243,159.35 | 16,802.12 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 3,858,822.57 | 15,280.20 |
| Aumento . . . . . . . | — | 384,336.78 | 1,521.92 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Strade Ferrate Sarde

*Prodotti del* 1° *trimestre* 1877-78 *depurati dalle tasse governative.*

| TITOLI DIVERSI | ANNO 1877 | ANNO 1878 | DIFFERENZA in più | DIFFERENZA in meno |
|---|---|---|---|---|
| Chilom. in esercizio | 198 | 198 | » | » |
| Viaggiatori . . . . | 110,020.15 | 108,064.07 | » | 1,956.08 |
| Merci a G. Velocità | 11,599.38 | 11.832.14 | 232.76 | » |
| id. a P. Velocità | 84,045.75 | 82,100.94 | » | 1,944.81 |
| Introiti diversi . . | 11,891.77 | 9,987.58 | » | 1,904.19 |
| Totali . . . | 217,557.05 | 211,984.73 | 232.76 | 5,805.08 |

## ANNUNZI

# SOCIETÀ ITALIANA

# PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

### XIª Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 maggio 1878. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1878, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° ottobre 1878 in poi cessano di essere fruttifere.

### Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

| dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 481 | 485 | 76131 | 76135 | 134971 | 134975 | 183351 | 183355 | 224821 | 224825 |
| 7236 | 7240 | 77156 | 77160 | 136991 | 136995 | 188481 | 188485 | 228301 | 228305 |
| 8936 | 8940 | 78056 | 78060 | 138771 | 138775 | 189761 | 189765 | 228551 | 228555 |
| 10401 | 10405 | 81796 | 81800 | 138831 | 138835 | 190026 | 190030 | 231061 | 231065 |
| 10526 | 10530 | 84181 | 84185 | 141086 | 141090 | 192851 | 192855 | 231391 | 231395 |
| 10746 | 10750 | 86256 | 86260 | 147161 | 147165 | 193071 | 193075 | 232731 | 232735 |
| 14111 | 14115 | 89431 | 89435 | 149611 | 149615 | 196771 | 196775 | 233171 | 233175 |
| 15941 | 11945 | 91311 | 91315 | 150801 | 150805 | 200741 | 200745 | 233611 | 233615 |
| 16696 | 16700 | 93451 | 93455 | 153361 | 153365 | 203976 | 203980 | 234581 | 234585 |
| 20991 | 20995 | 95691 | 95695 | 154701 | 154705 | 204461 | 204465 | 235176 | 235180 |
| 23926 | 23930 | 97221 | 97225 | 155621 | 155625 | 205371 | 205375 | 236206 | 236210 |
| 24716 | 24720 | 99801 | 99805 | 157736 | 157740 | 206451 | 206455 | 237136 | 237140 |
| 26531 | 26535 | 100846 | 100850 | 162641 | 162645 | 206616 | 206620 | 240281 | 240285 |
| 29131 | 29135 | 111491 | 111495 | 163971 | 163975 | 209601 | 209605 | 242671 | 242675 |
| 29271 | 29275 | 114711 | 114715 | 164251 | 164255 | 210121 | 210125 | 244441 | 244445 |
| 31841 | 31845 | 115536 | 115540 | 164396 | 164400 | 213266 | 213270 | 247356 | 247360 |
| 37706 | 37710 | 116581 | 116585 | 166451 | 166455 | 214806 | 214810 | 248036 | 248040 |
| 43986 | 43990 | 120101 | 120105 | 167416 | 167420 | 215621 | 215625 | 248906 | 248910 |
| 50396 | 50400 | 120926 | 120930 | 170806 | 170810 | 218501 | 218505 | | |
| 64521 | 64525 | 124196 | 124200 | 173556 | 173560 | 218536 | 218540 | Numeri estratti in più per la Serie B | |
| 69996 | 70000 | 124346 | 124350 | 174236 | 174240 | 218641 | 218645 | | |
| 70081 | 70085 | 125016 | 125020 | 175526 | 165530 | 219946 | 219950 | dal N. | al N. |
| 73276 | 73280 | 132041 | 132045 | 175861 | 175865 | 220256 | 220260 | **250201** | **250205** |
| 75986 | 75990 | 133381 | 133385 | 179031 | 179035 | 223631 | 223635 | | |

### Numeri d'iscrizione della Serie F.

| dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. | dal N. | al N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2331 | 3340 | 2841 | 2850 | 8401 | 8410 | 18561 | 18570 | 25171 | 25180 |

*NB.* I signori Portatori sono prevenuti che i numeri sopra indicati, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (*coupons*).

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, li 15 maggio 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione per un sessennio dal 1° luglio 1878 del tronco della strada provinciale N. 16 da Torino ad Ivrea per Castellamonte, compreso fra l'abitato di Rivarolo e l'incontro della strada provinciale Chivasso-Ivrea, essendosi ottenuto il ribasso di L. 5.30 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 14,288.48.
tesimi 13 e millesimi 6 per cadun uomo.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 1° giugno prossimo a mezzodì.

Torino, addì 16 maggio 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

## SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
# STRADE FERRATE ROMANE

### Convocazione di Adunanza generale ordinaria

Nella seduta del dì 9 corrente il Consiglio d'Amministrazione, uniformandosi al disposto dell'art. 20 dello Statuto sociale, ha deliberato che gli Azionisti della Società siano convocati in *generale Adunanza* pel dì 27 *giugno prossimo*, a mezzogiorno, presso la Sede Sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

**Programma:**

Lettura del Rapporto dei Sindaci per la revisione del Bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1877:

Lettura della Relazione del Consiglio di Amministrazione;

Approvazione del Bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1877;

Autorizzazione a vendere a trattativa privata i resedi di terreni lungo le linee sociali;

Modificazioni al Regolamento della Cassa Pensioni per gli impiegati sociali;

Concessione del passaggio dei treni della Società della ferrovia dei Castelli Romani sulla linea fra Ciampino e Roma;

Nomina dei Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio il 31 dicembre 1878, cioè i signori

LATTIS comm. dott. Aronne
GARZONI march. senat. Giuseppe
BERARDI march. comm. Filippo
SEGRÈ comm. Epaminonda
KOENIGSWARTER cav. Giulio
LE FRANÇOIS ing. Sosthène;

Nomina di tre Sindaci e di due Supplenti ad essi per la revisione del Bilancio sociale dell'anno 1878.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il Regolamento per la suddetta Adunanza.

Firenze, 12 maggio 1878.

*Il Direttore Generale*
**G. De Martino.**

# UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

## Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13**

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

## SAVONA

### Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 29 Maggio 1878 N.° 22.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Inchiesta sulle ferrovie italiane ed esercizio provvisorio di quelle dell'Alta Italia — I trasporti ferroviarii tra l'Italia e la Svizzera per la via del Moncenisio — Esposizione universale di Parigi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## INCHIESTA SULLE FERROVIE ITALIANE ed esercizio provvisorio di quelle dell'Alta Italia

Ecco il testo del progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, nella tornata del 18 corrente, e che si sta ora discutendo negli Ufficii:

Signori!

Il primo Ministero Depretis, nell'intendimento di adempiere al disposto dell'articolo 4 della legge 29 giugno 1876, n. 3181, col quale il Governo del Re era obbligato a presentare, prima della fine del 1877, un progetto di legge per affidare all'industria privata l'esercizio delle ferrovie dell'*Alta Italia* riscattate dallo Stato, stipulò le Convenzioni presentate a questo ramo del Parlamento nella tornata del 22 novembre 1877. Se non che, per la chiusura della Sessione legislativa, il progetto di legge, che proponeva l'approvazione di quelle Convenzioni, rimase perento.

L'attuale Ministero, non credendo, per considerazioni di vario ordine, di potersi assumere la responsabilità di quel progetto; e d'altronde, riflettendo che le Convenzioni surricordate implicavano l'esame del problema ferroviario sotto tutti gli aspetti; è venuto nella determinazione di proporvi una formale ed ampia inchiesta sull'esercizio ferroviario, come già ebbe ad annunciare nel programma esposto alla Camera, nel 26 marzo del corrente anno, il presidente del Consiglio.

A tale uopo, noi abbiamo l'onore di presentarvi un progetto di legge, che provvede appunto al modo di procedere in tale inchiesta; e al progetto medesimo, in ossequio alla clausola che le sottoponeva all'approvazione del Parlamento, si uniscono le Convenzioni suaccennate.

L'inchiesta, a nostro avviso, dovrà essere diretta a ricercare se e fino a qual punto i sistemi di esercizio finora seguiti, e le condizioni, i criterii, i calcoli, su cui si fondano le Convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed in caso negativo, quali sieno i metodi preferibili per nuove concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata (articolo 1).

L'importanza e l'estensione di tale inchiesta ci inducono a proporvi che la Giunta, la quale dovrà occuparsene, sia abbastanza numerosa e venga composta di membri scelti dal Senato, dalla Camera elettiva e dal Governo; questo numero noi lo proponiamo di quindici, e poniamo a termine al loro lavoro il 31 dicembre dell'anno corrente (articolo 2).

Le spese dell'inchiesta non ci si affacciano così gravi da richiedere una speciale previsione di bilancio; e perciò reputiamo sufficiente il chiedervi la facoltà di prelevare i fondi necessarii dal capitolo delle spese impreviste (articolo 3).

Siccome poi al 1° di luglio prossimo finisce l'attuale contratto colla Società che esercita le ferrovie di proprietà dello Stato, in forza della legge del 29 giugno 1876, n. 3181, così il progetto medesimo provvede alle esigenze del servizio, sia durante il tempo che la speciale Commissione d'inchiesta impiegherà a compiere i suoi studii, sia durante quello occorrente ad esaminarne i risultati ed a preparare le occorrenti successive disposizioni.

I temperamenti ai quali potevasi fare ricorso per continuare intanto l'esercizio, parvero a noi fossero i seguenti:

1° Prorogare la durata dell'attuale contratto colla Società delle Ferrovie Meridionali Austriache;

2° Stipulare con altre Società un nuovo contratto di esercizio;

3° Assumere l'esercizio per conto diretto dello Stato.

In quanto alla prima alternativa, basterebbe ricorrere a parecchie delle considerazioni che indussero al riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, per convincersi che il perdurare nel sistema adottato transitoriamente colla ricordata legge del 1876 farebbe mancare uno dei fini principali del riscatto medesimo.

Ma, quand'anche il discorso volesse restringersi a considerazioni di merito intorno al contratto vigente, a noi corre debito di non tacervi come la integrità del canone di lire 31,500,000 pattuito per l'esercizio di codesta rete ferroviaria, sia per le questioni insorte, sia per altre che già si intravedono, venga forse ad essere messa in dubbio, per la diversità degli apprezzamenti intorno ad alcuni dei patti contrattuali.

Passando alla seconda alternativa, e pur facendo astrazione dalla ristrettezza del tempo a noi consentito per approfondire lo studio in cosa di così grave momento, noi

non abbiamo potuto dissimularci che l'industria privata non può, nel breve periodo di uno o due anni, avviarsi in guisa da raggiungere uno sviluppo così prospero, come pure sarebbe richiesto per offrire condizioni contrattuali per essa abbastanza soddisfacenti, senza riuscire onerose allo Stato.

È avvio, d'altronde, il considerare che una Società, la quale assumesse l'esercizio di una rete a così breve scadenza, non troverebbe nell'interesse proprio sufficiente stimolo a bene mantenere e migliorare il materiale, tanto fisso che mobile, che le venisse affidato.

Nel caso concreto poi, non vuolsi dimenticare che il dare in appalto a breve scadenza la rete ferroviaria importa una consegna e riconsegna di sedi stradali, di materiali, di approvvigionamenti: operazioni queste di loro natura complicatissime, e perciò facili sorgenti di contestazioni, lunghe e malagevoli a definirsi nell'interesse dello Stato.

Per queste ragioni noi abbiamo creduto inopportuno, non solo di accogliere offerte generiche di trattative, ma nemmeno di condurre avanti l'esame iniziato dai nostri predecessori sopra una offerta, che sarebbe abbastanza determinata per poter essere presa in considerazione, quando ci fosse concesso di trattare per un periodo d'anni sufficientemente lungo: lo che non era compatibile colla necessità da noi riconosciuta di premettere un'inchiesta ad ogni definitivo provvedimento.

Nella stringente necessità del momento, a noi non rimaneva pertanto che l'attenerci all'ultimo partito, sotto una forma che per nulla pregiudicasse l'avvenire. Si è per ciò che collo schema di legge, che abbiamo l'onore di sottomettere al vostro esame, vi preponiamo di assumere per conto dello Stato, dal 1° luglio 1878 al 31 dicembre 1879, l'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia (articolo 4).

E ciò tanto più volentieri, in quanto che l'esperimento che in tal modo potrà farsi per 18 mesi dell'esercizio per conto diretto dello Stato, servirà di buona guida per chi avrà a risolvere definitivamente il problema; e la Giunta, cui sarà affidata l'inchiesta, attingerà in una amministrazione ferroviaria governativa quei dati e quelle informazioni, che forse potrebbero con minore premura ed esattezza venirle fornite da un'azienda sociale.

Non essendoci dissimulati gli inconvenienti che possono accadere nel passaggio da uno ad un altro sistema di esercizio di una importante rete come quella delle ferrovie dell'Alta Italia, abbiamo posto a cardine fondamentale delle nostre proposte il non introdurre nell'ordinamento dell'attuale amministrazione nè subitanei, nè radicali mutamenti.

È nostra ferma convinzione pertanto che, con disposizioni informate a questo concetto, potrà raggiungersi il doppio scopo della inappuntabilità del servizio e del regolare andamento dell'azienda amministrativa. Sul primo punto sembra evidente che, mantenuti tutti gli Ufficii tecnici ed amministrativi presso a poco quali ora sussistono; conservata ed anche accresciuta la responsabilità di coloro che sono preposti ad ogni ramo di servizio, nulla sia a temersi per l'interesse dello Stato: molto più che non evvi motivo a dubitare che tutto indistintamente il personale non sia per prestare allo Stato l'opera sua col medesimo zelo con cui finora ebbe a prestarlo alla Società.

Quanto alla regolarità dell'Amministrazione, portiamo avviso che le disposizioni propostevi tutelino soddisfacemente l'interesse dello Stato.

A tal uopo, prima nostra cura quella si è di coadiuvare l'azione del Ministro dei lavori pubblici colla istituzione d'un Consiglio di amministrazione, la scelta dei cui membri dovrà raccomandarsi per corredo di cognizioni speciali o per maturità di esperienza amministrativa. Quanto al numero dei componenti il Consiglio, pare a noi che quello di 7 sarà per essere riconosciuto sufficiente (art. 5).

Costituita così l'Amministrazione, importava determinare il modo di raccogliere i proventi dell'azienda e di provvedere ai pagamenti. A ciò soddisfa la istituzione di una Cassa centrale, posta sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione. Quanto al modo di regolare le spese, noi non abbiamo trovato altra via migliore di quella di riferirci, in quanto sarà possibile, all'ultimo bilancio sociale, e ciò ben inteso per la sola durata dell'anno corrente. Per il nuovo anno 1879, è nostro intendimento che debba provvedersi ampliando il bilancio ordinario dei lavori pubblici, coll'introdurvi la parte che riguarda la nuova azienda ferroviaria (art 6).

La natura specialissima di questo servizio indubbiamente non consentirebbe di applicare le ordinarie norme di contabilità dello Stato ai contratti ed ai pagamenti. Era pur d'uopo però che non fossero questi sottratti all'alto controllo della Corte dei conti. Epperò si è provveduto al modo di conciliare l'interesse della Finanza colla speditezza che esige il servizio ferroviario, istituendo una speciale Delegazione della Corte dei conti, la quale presso la Ragioneria centrale eserciterà il riscontro degli introiti e dei pagamenti.

Di un simile provvedimento si ha già un esempio nel Regio Decreto organico 28 luglio 1861, n. 158, col quale venne istituito un Ufficio permanente di riscontro della Corte dei conti presso la Direzione generale del Debito pubblico.

Inoltre si è imposto l'obbligo al Governo di presentare il conto di quest'azienda come appendice al rendiconto generale dell'amministrazione dello Stato, prescritto dall'articolo 65 della legge 22 aprile 1869. n. 5026. In tal guisa, il Parlamento avrà ad esercitare il suo alto sindacato anche sull'andamento economico di quest'Amministrazione ferroviaria (art. 7).

Colla nomina, riserbata al Governo, del Direttore dell'esercizio, del Cassiere e del Ragioniere centrale, non che di tutti i Capi-servizio, sentito però il Consiglio di amministrazione, si otterranno maggiori guarentigie pel lodevole andamento del servizio, nel doppio interesse delle finanze dello Stato e del pubblico.

Per gli altri impiegati abbiamo creduto bastare un Decreto ministeriale. Per tutto il personale poi giova richiamare la disposizione contenuta nel 3° capoverso dell'art. 27 *ter* della Convenzione approvata colla legge 29 *giugno* 1876, n, 3184, serie 2ª, colla quale il Governo, nell'accettare il personale in servizio ordinario, riserbava le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendii, che fossero la conseguenza dei nuovi organici stabiliti dal Governo medesimo (art. 8.

Una delle maggiori difficoltà che si presentavano per assicurare lo spedito andamento della gestione, era quella delle provviste dei materiali di servizio e di consumo, pel cui acquisto può alle volte convenire di trarre partito da favorevoli occasioni, attese le oscillazioni continue, alle quali sono soggetti, in relazione alla maggiore o minore ricerca, i prezzi di questi materiali, specialmente del ferro e del carbone. Ne conseguiva la necessità di qualche provvedimento, mediante il quale fossero evitate le lunghe formalità, che devono comunemente osservarsi per la stipulazione dei contratti, e che farebbero per ciò solo mancare lo scopo suddetto. Arrogi che per certi articoli, anche principali, non sempre è possibile fare ricorso all'industria nazionale; ond'è che rimarrebbe inapplicabile il sistema dei pubblici incanti.

Per consimili casi, sembrerebbe veramente che potesse bastare il disposto dell'art. 4 della legge 22 aprile 1869, n. 5026, sull'amministrazione dello Stato e sulla Contabilità generale, che ammette già contratti a partiti privati e senza forma d'incanti per l'acquisto di cose, per la cui natura non è possibile promuovere il concorso di pubbliche gare, e per la provvista di materiale, che deve essere acquistato sul luogo della produzione, o fornito direttamente dai produttori; ad ogni modo, per fuggire ogni dubbiezza, abbiamo espressamente chiarita l'applicabilità di quell'articolo.

Inoltre, per contratti della natura di quelli in discorso, non istà nelle consuetudini che i fornitori prestino cauzione; anzi per lo più essi richiedono anticipazioni di parte del prezzo. Per conseguenza, si è stabilito che a tali contratti sia applicabile anche il disposto dell'art. 7 della succitata legge (art. 9).

La moltiplicità e la entità relativamente non grande delle questioni che insorgono per smarrimento di merci,

avarie, ritardi e simili, e la convenienza che esse vengano risolute colla massima sollecitudine non solo, ma evitando i dispendii e le lentezze delle vie giudiziarie, ci hanno indotto a proporvi di accordare al Consiglio di amministrazione, ed anche per sua delegazione al Direttore dell'esercizio, la facoltà di venire colle parti ad amichevoli componimenti e transazioni (art. 10),

Le tariffe in vigore sulla rete dell'Alta Italia, e le condizioni fondamentali che le regolano, quali vi si trovano applicate fino dal 1872, sono ritenute abbastanza soddisfacenti; epperciò noi proponiamo che senza apposita legge, nè le une possano aumentarsi, nè aggravarsi le altre,

Ma perchè il Governo non manchi, all'occorrenza, della facoltà per divenire anche ad una modificazione generale di tali tariffe entro i limiti massimi, abbiamo stabilito che tali modificazioni possano essere approvate mediante Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri. Onde però agevolare le modificazioni parziali, che si crederanno opportune per promuovere lo sviluppo del traffico e l'incremento dei prodotti, vi proponiamo di dare al Ministro dei lavori pubblici la facoltà di emanare le disposizioni relative.

Al Consiglio di amministrazione poi crediamo debba essere attribuita la determinazione di quelle agevolezze e misure transitorie o temporanee, cha in speciali casi di minore importanza possono essere consigliate dalla opportunità di favorire l'affluenza di persone a feste, fiere, mercati, Congressi, Esposizioni e simili.

Infine, trattandosi di Convenzioni relative a servizii cumulativi, e quindi di fatti abbastanza importanti, abbiamo stimato necessario per esse l'intervento ministeriale (articolo 11).

Nell'art. 45 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle Strade ferrate dello Stato, approvata colla legge del 14 maggio 1865, n. 2279, fu prescritto che dentro un decennio dovessero parificarsi le tariffe allora vigenti sulle linee della Lombardia e dell'Italia *centrale* a quelle comprese nel Capitolato medesimo. Tale pareggiamento non poteva nel 1865 dal Governo italiano estendersi alle linee venete, le quali ancora non erano incluse nel territorio del Regno.

Ora però che la intera rete dell'Alta Italia ricade in piena balìa dello Stato, pare a noi indisputabile che ogni disparità di trattamento debba farsi sparire. Ma, siccome la parificazione darà luogo ad una diminuzione di proventi, così è data facoltà al Governo di procacciare, colle riforme di tariffe che stimerà opportune, i compensi necessarii per rivalersi della perdita in tutto od in parte (art. 12).

Per la legge sui lavori pubblici, art. 282, l'Amministrazione governativa ha il diritto, anche per le linee concesse all'industria privata, di fissare gli orarii delle corse, sentiti i concessionarii. A più forte ragione, trattandosi ora di un esercizio per conto dello Stato, devono gli orarii dei convogli viaggiatori e misti essere regolati dal Ministero dei lavori pubblici, sulle proposte che gli saranno presentate dal Consiglio di amministrazione, o sull'avviso del medesimo (art. 13).

Alla speditezza di un servizio assai complicato, come è quello di una grande rete ferroviaria, importa grandemente che pronta e libera sia l'opera di coloro, i quali più direttamente vi esercitano l'azione regolatrice. Si è perciò che noi abbiamo creduto d'investire il Consiglio di amministrazione della facoltà di stipulare ed anche di rendere esecutorii i contratti per le minori occorrenze, non che pei ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui è parola nell'art. 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Oltre a questi contratti d'ordine secondario, si può presentare l'occorrenza di stipularne altri per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie e per eseguire l'armamento di linee non appartenenti allo Stato. In questi casi di maggiore importanza, e nei quali possono essere impegnati gravi interessi dello Stato, lasciando al Consiglio d'amministrazione la cura di trattare le relative Convenzioni, abbiamo stimato necessario che esse debbano riportare l'approvazione del Ministro, previo parere del Consiglio di Stato (art. 14).

Parve necessario, nell'interesse del buon andamento del servizio, di assegnare ai membri del Consiglio una retribuzione, dichiarandosi però che nella misura di questa indennità si terrà conto degli stipendii, di cui essi godano per avventura quali ufficiali dello Stato (art. 15).

Siccome però col progetto di legge non si potevano indicare che in modo generale le norme da seguirsi nell'ordinamento del servizio, così è indispensabile che un Regolamento, approvato con Decreto Reale, determini i modi, secondo i quali il Consiglio di amministrazione e tutti i dipendenti Ufficii dovranno procedere nell'adempimento delle proprie attribuzioni, avendo in mira soprattutto di definire i limiti della responsabilità, entro i quali dovrà esplicarsi l'azione di ciascuno (art. 16).

Finalmente, perchè il Parlamento sia informato dell'andamento e dei risultati di questa Amministrazione, abbiamo ritenuto opportuno che, tanto dopo il 31 dicembre 1878, quanto dopo il 31 dicembre 1879, debbasi presentare dal Governo una particolareggiata Relazione (art. 17).

Con questi provvedimenti, noi abbiamo fiducia che il passaggio dall'uno all'altro sistema di esercizio possa avverarsi senza sensibili perturbazioni, e che il servizio possa procedere colla desiderata regolarità, tanto nei rapporti tecnici, quanto in quelli amministrativi.

Se per avventura, a dare alla nuova Amministrazione un migliore e più spedito indirizzo, l'esperienza addimostrasse necessarii od anche soltanto opportuni altri provvedimenti noi non mancheremmo di prenderli nei limiti delle facoltà consentite al potere esecutivo, o di promuoverli da voi con nuove disposizioni legislative.

### *Progetto di legge.*

*Art.* 1. Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere se ed in quale misura i sistemi di esercizio finora seguiti, e le condizioni, i criterii, i calcoli, su cui si fondano le Convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

*Art.* 2. La Giunta sarà composta di quindici membri, dei quali cinque senatori e cinque deputati nominati dalle rispettive Camere, e cinque con Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

La Giunta eleggerà nel suo seno il proprio presidente.

Essa presenterà la sua relazione al Governo del Re entro l'anno corrente.

*Art.* 3. Il Governo provvederà alle spese occorrenti per l'inchiesta, mediante prelevazioni sul fondo delle spese impreviste, inscritto al capitolo 97 del bilancio passivo del Ministero del Tesoro. A quest'uopo, sarà aggiunto al bilancio 1878 del Ministero dei lavori pubblici un nuovo capitolo 134-*bis*: *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate.*

*Art.* 4. A datare dal 1° luglio 1878 e fino al 31 dicembre 1879, sarà assunto dal Governo, per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle strade ferrate italiane componenti la rete ora esercitata dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria.

*Art.* 5. L'Amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo precedente, sarà posta sotto la dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio di amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri, nominati per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

*Art.* 6. Una Cassa centrale, posta sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, raccoglierà gli introiti delle Stazioni e tutti gli altri proventi dell'Amministrazione delle ferrovie predette.

Questa Cassa, sopra mandati del Consiglio stesso, provvederà al pagamento degli stipendii del personale e di tutte le altre spese relative all'esercizio delle ferrovie medesime, prendendo a norma per l'anno corrente l'ultimo bilancio sociale.

Per l'anno 1879 sarà introdotta nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici la parte risguardante l'esercizio di queste ferrovie.

Il Consiglio di amministrazione disporrà che, dopo assicurate le esigenze del servizio, almeno alla fine di ogni mese la Cassa centrale versi nelle Tesorerie dello Stato le somme disponibili e rimetta i mandati estinti.

*Art.* 7. Una Ragioneria centrale verificherà, riassumerà, e terrà in evidenza i risultati dei conti delle riscossioni e delle spese.

Presso la predetta Ragioneria, un Ufficio della Corte dei conti eserciterà il riscontro degl'introiti e dei pagamenti.

Al rendiconto generale, di cui all'articolo 65 della legge 22 aprile 1869, n° 5026, sull' amministrazione dello Stato e sulla Contabilità generale, sarà unito a corredo il conto speciale di questa azienda ferroviaria.

*Art.* 8. Sotto la dipendenza del Consiglio d'amministrazione, un Direttore dell'esercizio e i Capi-servizio provvederanno all'esercizio delle ferrovie predette.

Il Direttore dell'esercizio, il Cassiere centrale, il Ragioniere centrale i i Capi-servizio saranno nominati per Decreto Reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte per Decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione.

Per tutto il personale in servizio e pei relativi organici, restano ferme le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 27 *ter* della Convenzione approvata colla legge 29 giugno 1876, n° 3181, serie 2ª.

*Art.* 9. Ai contratti per le provviste di combustibili, rotaie e relative ferramenta, traverse, locomotive, carrozze e carri, ed in genere per qelle provviste che convenga di fare all'estero, è applicabile il disposto dell'articolo 4 della legge 22 aprile 1869, n° 5026, sull'amministrazione dello Stato e sulla Contabilità generale.

Ai contratti medesimi è pur applicabile il disposto del secondo alinea dell'articolo 7 della citata legge.

*Art.* 10. Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio di amministrazione potrà devenire o delegare il Direttore dell'esercizio a devenire a definitivi componimenti amichevoli.

*Art.* 11. Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore pei trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali, e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

Una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

Il Ministro dei lavori pubblici potrà, sentito il Consiglio di amministrazione, addivenire a Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni ferroviarie, ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico unitamente all'incremento dei prodotti.

Starà nelle facoltà del Consiglio di amministrazione lo stabilire tariffe locali, di ritorno, di transito e di concorrenza, e di organizzare corse di piacere a prezzo ridotto, od accordare facilitazioni pei treni ordinarii in occasione di feste, fiere, mercati e simili.

*Art.* 12. Il pareggiamento delle tariffe stabilita per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale coll'articolo 45 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle strade ferrate dello Stato, approvata colla legge 14 maggio 1865, n° 2279, sarà esteso alle linee venete, che fanno parte della rete riscattata dell'Alta Italia.

È data facoltà al Governo di adottare, colle riforme di tariffe che crederà opportune, i provvedimenti necessarii per compensare in tutto od in parte le diminuzioni di proventi, che saranno per derivare dal suddetto pareggiamento.

*Art.* 13. Gli orarii dei treni viaggiatori e misti e dei treni merci con viaggiatori, e la classificazione dei treni stessi saranne determinati dal Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio d'amministrazione.

*Art.* 14. È fatta facoltà al Consiglio d'amministrazione di stipulare e rendere esecutorii i contratti:

*a*) pei servizii di presa e consegna a domicilio;

*b*) pei servizii di facchinaggio nelle Stazioni, ed altri consimili servizii;

*c*) per affitti di terreni, caffè delle Stazioni ed altri locali;

*d*) per concessioni di binarii di diramazione a servizio di stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz e simili;

*e*) per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui all'articolo 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Sono riservate all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, le Convenzioni che fossero proposte dal Consiglio di amministrazione per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie, o per impegnare il Governo ad eseguire l'armamento di ferrovie di proprietà di terzi.

*Art.* 15. I membri del Consiglio d'amministrazione percepiranno una indennità mensile da stabilirsi per Decreto Reale, tenuto conto degli stipendii, di cui essi sieno già provveduti sul bilancio dello Stato.

*Art.* 16. Con Regolamento approvato per Decreto Reale, previo il parere della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, saranno determinate le rispettive responsabilità del Consiglio d'amministrazione e di tutti gli Ufficii, da esso dipendenti, e stabilite le particolari norme, secondo le quali dovranno procedere nell'adempimento delle proprie attribuzioni e nei rispettivi rapporti.

*Art.* 17. Dopo il 31 dicembre 1878, sarà presentata al Parlamento una relazione particolareggiata sull'andamento dell'Amministrazione delle ferrovie predette, ed un'altra dopo il 31 dicembre 1879.

*Art.* 18. È fatta facoltà al Governo di provvedere, mediante Decreti Reali, alla inscrizione nel bilancio definitivo per l'anno 1878 ed in speciali capitoli delle entrate e delle spese relative alle ferrovie contemplate dalla presente legge; modificando o sopprimendo, dove occorra, quei capitoli, che si riferiscono alle ferrovie medesime.

---

Gli Uffici della Camera hanno già nominati i propri Commissarii per l'esame di questo progetto di legge, che sono gli on. Marselli, Miceli, Spaventa, La Porta, Depretis, Coppino, Borelli e Nervo.

La Commissione si è già costituita, nominando a suo presidente l'on. Nervo, ed a segretario l'on. Borelli.

---

## I TRASPORTI FERROVIARII
## FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA
### PER LA VIA DEL MONCENISIO

Col 15 del corrente mese, ebbe alfine principio il servizio diretto di trasporti fra l'Italia e la Svizzera per la via del Moncenisio, grazie agli accordi stabiliti dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia con quelle delle Ferrovie svizzere e francesi.

È scorso già non breve lasso di tempo da quando si cominciò a parlare della convenienza ed utilità di cotesto servizio, e tuttora una gran parte del pubblico, anche di quello che vi è specialmente interessato, non conosce abbastanza le vicende di un lungo periodo di trattative più volte interrotte e riprese, le quali certamente non avrebbero condotto al fine sperato, senza la costanza dei propositi e l'accorgimento di cui diede prova l'Amministrazione dell'Alta Italia, vivamente desiderosa di procurare al commercio italiano questo nuovo vantaggio nelle relazioni internazionali.

L'illustre Paleocapa, nel suo rapporto dell'ottobre 1849 sul progettato traforo del Moncenisio, preconizzava già, con parole degne d'esser riportate, la convenienza ed i vantaggi dell'opera gigantesca.

« . . . consideri, ei diceva, che, valicate le Alpi, non « resta ostacolo grave a proseguire nel cuore della Francia « e procurare così pronta e sicura comunicazione fra quel « grande Stato e tutta Italia, ed *utilmente assai fra Genova e la parte occidentale della Svizzera*, si resta convinti che le conseguenze presentano tale prospettiva di « crescenti vantaggi, da render ogni sforzo al paragone « men grave ».

Così, fino dal primo inizio del grandioso progetto, egli accennava chiaramente all'importanza delle relazioni dirette fra Genova e la Svizzera Occidentale. E generale divenne l'impazienza di vederle attuate il dì che al progetto tenne dietro il fatto compiuto. Ma disgraziatamente, pel contrasto degl'interessi che l'apertura della grande Galleria ebbe a creare fra i porti rivali di Genova e di Marsiglia e per l'appoggio dato naturalmente dalle Ferrovie francesi al loro emporio marittimo, non si potè subito, nè fin oggi far compiute le felici previsioni, onde il paese godesse dei benefizii ben meritati a tanta impresa del coraggioso Stato subalpino. E prime conseguenze del contrasto furono una elevazione nelle tariffe sul percorso delle ferrovie francesi appartenenti alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, affine di prolungare artificiosamente la distanza tra Genova e Ginevra, in confronto ed a benefizio di Marsiglia, nonchè un trattamento più favorevole fatto dalle Ferrovie svizzere ai trasporti da e verso Francia in paragone di quelli da e verso Italia.

L'Amministrazione dell'Alta Italia, avvedutasi della tendenza da cui, fin da quando si combinava il servizio diretto italo-francese tosto dopo l'apertura del Fréjus, eran mosse le Ferrovie francesi, le quali non volevano che Marsiglia perdesse punto del suo commercio colla Svizzera, pose in opera ogni studio, nè trascurò alcun tentativo per iscongiurare al paese ed a sè stessa il danno temuto; ma i suoi sforzi essendo riusciti vani, sin d'allora si diede premura di renderne avvisato il Governo, mostrandogli la necessità di cercare la rimozione delle barriere frapposte al progredire del commercio italiano.

E continuando nell'opera sua, dopo molte insistenze, la Amministrazione in sulla metà dell'anno 1875, col valido appoggio del Governo italiano, prima otteneva che si riducesse del 50 p. 0[0 la sovratassa gravante i trasporti del tratto da St. Jean de Maurienne al confine; e in appresso, ritentate più volte con varia vicenda le trattative colle Ferrovie francesi e con quelle svizzere, per concretare almeno le basi generali di un accordo qualsifosse, senza sgomentarsi mai degl'improvvisi cambiamenti che, nelle molteplici sue fasi, la vertenza dovette subire, giunse finalmente a persuadere le Compagnie ferroviarie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo e della Svizzera Occidentale a farsi rappresentare in un convegno, che si tenne a Parigi nel marzo 1876. Si fu in cotesta riunione che vennero poste le fondamenta di un servizio diretto italo-franco-svizzero via Moncenisio, press'a poco quale si è attuato di questi giorni.

Non è d'uopo dire come i delegati dell'Amministrazione dell'Alta Italia nella conferenza di Parigi cercassero in ogni guisa di favorire il commercio italiano ed in particolare il movimento del porto di Genova, siccome quello che più di tutti poteva avvantaggiarsi, e più di tutti aveva da perdere di fronte alla concorrenza di Marsiglia. A questo effetto principalmente le basi di tariffa, stabilite pel percorso italiano nel verbale della Conferenza, furono per le distanze fra i 200 ed i 300 chilometri tenute molto più basse di quelle fissate per distanze inferiori e proporzionalmente puranco più ridotte delle altre stabilite per distanze superiori. E per le percorrenze estere si ottenne che pei trasporti da e verso l'Italia fino a Basilea, Aarau e Lucerna, i prezzi di tariffa fossero commisurati accumulando le percorrenze delle diverse Amministrazioni ed applicando le basi italiane afferenti alle distanze da 401 a 500 chilometri; tali essendo appunto le distanze effettive fra il transito di Modane ed i punti svizzeri indicati.

E, mentre ottenevansi le maggiori facilitazioni, massime favorendo pel transito le derrate coloniali e i cotoni, per l'esportazione, i cereali, le farine, il riso, i vini, le pelli, la lana, le gomme, le frutta secche e gli agrumi; non potendosi poi equamente pretendere che le Amministrazioni estere cedessero interamente all'interesse della produzione italiana, limitavansi però le riduzioni per l'importazione al minor numero di merci.

Soltanto pei cotoni e pei cereali non fu dato di vincere la renitenza delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo, e si dovette acconsentire all'ammissione di queste merci alla penultima classe, del resto abbastanza mite, mentre si sarebbe voluto ascriverle all'ultima classe di tassazione. L'opposizione della Compagnia francese era, dopo tutto, ben naturale, non essendo a credere che si inducesse a sagrificare completamente Marsiglia per dare a Genova tutto il vantaggio nella lotta in una concorrenza assai importante; e la opposizione stessa erasi già dai delegati italiani prevista ed in parte paralizzata, curando di non lasciare troppo sensibile differenza tra le basi delle due ultime classi di tassazione, onde aver margine a fare, senza molto pregiudizio, quelle concessioni che si presagiva dover fare, e che dovettero infatti esser accordate.

Una importantissima riserva, a tutto vantaggio del commercio italiano ed in particolar modo di Venezia e Genova, è pure inserita nel verbale del 1876. Questa riserva, sanzionando il principio della perfetta eguaglianza di trattamento ai trasporti in servizio italo-svizzero così pella via del Moncenisio come per quella del Brennero, indirettamente permette di accordare a quest'ultima dei favori speciali; imperocchè, essendosi pattuito che non possa farsi alla via del Brennero alcuna concessione senza proporla altresì alla Compagnia francese, ne viene che, ove questa, nell'interesse di Marsiglia, rifiuti di accettarla pel suo transito, il vantaggio rimane tutto acquisito al transito colle Ferrovie tedesche.

L'accennata riserva avrà, sperasi, per effetto di favorire, meglio che non siasi potuto nella Conferenza di Parigi, i trasporti dei cotoni e dei cereali, essendo intenzione della Direzione generale delle ferrovie dell'Alta Italia di proporre, col consenso del Governo, alle Amministrazioni interessate nei servizii italo-svizzeri, via Moncenisio e via Brennero, speciali riduzioni pei trasporti di dette merci destinate alla Svizzera. Qualora le relative proposte, come si crede probabile, non venissero accolte dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, le riduzioni saranno di pien diritto applicate per la via del Brennero, favorendo così grandemente il transito dei cotoni e dei cereali destinati alla Svizzera e l'esportazione dei cereali dall'Italia alla Svizzera; mentre poi, in caso di accettazione da parte delle Ferrovie francesi, tanto maggior vantaggio ne ridonderebbe al commercio nazionale.

Il risultato della Conferenza del marzo 1876 venne immediatamente sottoposto dall'Amministrazione dell'Alta Italia al Governo italiano, che se ne mostrava ben lieto, dando a vedere che al più presto, ottenuti alcuni schiarimenti e qualche modificazione leggiera, avrebbe impartita la sua approvazione. Quando inaspettatamente sorsero vive proteste dalla Camera di commercio di Venezia, la quale credette vedere dalle nuove tariffe minacciato il commercio di quella città. Onde il Governo, di ciò preoccupato, come lo dichiarava in Parlamento l'on. Ministro dei lavori pubblici, dovette riprendere in esame quelle tariffe, che non poterono così per molto tempo ancora essere attivate. Finalmente nel mese di febbraio scorso, esso dava la sua approvazione, e l'Amministrazione dell'Alta Italia la notificava subito alle Ferrovie francesi e svizzere, e coll'avviso al pubblico in data 12 marzo annunziava lo incominciamento del servizio diretto italo-franco-svizzero pel 1° maggio corrente.

Se non che, negli ultimi giorni dell'aprile, la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo oppose il formale suo *veto* alla classificazione dei *vini in fusti*, quali i delegati del-

l'Alta Italia l'avevano proposta, e che invero era tanto bassa, che, ad evitare un danno sensibilissimo a sè stessa ed agl'interessi nazionali, la Compagnia francese sarebbe stata costretta a ridurre enormemente le proprie basi di tariffa pei trasporti dei vini di Linguadoca da Cette alla Svizzera. Il suo *veto* era così reciso e d'altronde tanto giustificato, che non si poteva non vedere subito l'impossibilità di farlo revocare. D'altra parte, un rifiuto a questo punto avrebbe certo prodotto un nuovo ritardo e indefinito all'attivazione del servizio, e fors'anco poteva essere causa di danno più grave. L'Amministrazione dell'Alta Italia sottopose prontamente la vertenza al Governo, che si persuase della ragionevolezza dei timori manifestati, autorizzandola perciò ad aumentare le basi già concordate pei trasporti dei *vini in fusti*. Nè si farà colpa all'Amministrazione italiana di questa sua condiscendenza forzata, la quale, mentre non sarà per recar gran danno all'industria nazionale, valse a stornare da essa un pericolo ben maggiore.

Così il giorno 15 del corrente mese, come fu notificato al pubblico con avviso del 4, a modificazione dell'altro precedente del 12 marzo, fu inaugurato il nuovo servizio con tutte quelle maggiori facilitazioni ed agevolezze, che gli interessi delle diverse regioni che vi concorrono e delle Compagnie ferroviarie chiamate a disimpegnarlo, hanno potuto acconsentire.

E così l'Amministrazione dell'Alta Italia, che fu la prima a promuovere, incoraggiare e sviluppare, anche a costo di ingenti sagrificii oggidì a tutti manifesti, il grande movimento internazionale prodottosi tra noi da 12 anni a questa parte, corona in modo ben degno de' suoi principii l'opera sua, per la quale il Paese saprà serbarle la dovuta riconoscenza.

---

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI

*(Nostra Corrispondenza)*

Parigi, 25 maggio.

*Aspetto generale del Trocadero.* — L'Esposizione si compone di due parti essenzialmente distinte: il Trocadero ed il Campo di Marte. La Senna, che divide Parigi in due zone press'a poco eguali, separa pure in due sezioni l'attuale Esposizione. Al Trocadero si trova, o per meglio dire si dovrebbe trovare la storia delle arti appo le diverse nazioni; al Campo di Marte trovansi raggruppate le molteplici industrie dei differenti popoli del globo. In altre parole, si potrebbe dire che il Trocadero rappresenta la vita artistica delle diverse nazioni mondiali, mentre il Campo di Marte ne rappresenta la vita industriale.

Il Trocadero, vecchia cava di pietre da lungo tempo abbandonata, costituiva un terreno molto accidentato, arido ed incolto. La Commissione governativa ebbe la brillante idea di rilegare questo terreno col Campo di Marte, la cui area, già ristretta per l'Esposizione del 1867, era ritenuta affatto insufficiente per l'Esposizione di quest'anno. Alla superficie del Campo di Marte, che misura un'estensione di circa 550 metri quadrati, venne quindi aggregata quella del Trocadero, in modo che l'area complessiva dell'Esposizione risulta di circa 700,000 metri quadrati.

Sulla parte più elevata del Trocadero sorge il grande Palazzo, sviluppato secondo un arco di cerchio, il cui raggio varia da 300 a 60 metri. La rotonda, che ne costituisce la parte centrale, racchiude un vasto salone, comunemente designato col nome di *salone delle feste* È questa una delle più ampie sale che esistano, potendo essa contenere circa 7000 persone. Essa ha un diametro di m. 61.58, e la sua cupola è di 5 metri più alta di quella della chiesa di San Pietro in Roma.

Due vestiboli laterali servono di accesso al pubblico, sia dal Campo di Marte, che dalla piazza del Trocadero. Due torri, dell'altezza di 80 metri circa ciascuna, s'elevano lateralmente ai due vestiboli. Ad una delle torri si salirà mediante una scala in pietra da taglio, ed all'altra col mezzo d'un *ascensore*, il quale però non potrà funzionare prima della fine del mese prossimo.

Ai lati della rotonda centrale s'estendono le due ali del Palazzo, terminate da due padiglioni, le cui facciate trovansi nel medesimo piano verticale e parallelo ad uno dei lati del Campo di Marte. Queste due ali si compongono di un portico e di una galleria del tutto uniformi. Le gallerie hanno una larghezza di m. 13.40 ed una lunghezza complessiva di quasi 400 metri. La copertura è sostenuta da archi in ferro di forma elegante. Lungo le gallerie non ci sono finestre che in corrispondenza coi padiglioni intermedii. La luce vi penetra dalla parte centrale della copertura, formata con vetri smerigliati. Nulla trovasi ancora esposto in queste gallerie: alcune vetrine, destinate alle diverse collezioni, sono appena ultimate.

Verso il Campo di Marte il palazzo del Trocadero ha un ampio portico, che si estende lungo le due ali laterali e la rotonda centrale.

In corrispondenza all'asse del palazzo trovasi una terrazza, da cui si domina tutta l'Esposizione e buona parte del maestoso panorama di Parigi. Volgendo l'occhio un po' a sinistra del Campo di Marte, si può ammirare la bella cupola degli Invalidi, che sovrasta alla tomba di Napoleone I. Nella stessa direzione, ma a maggiore distanza, si può vedere il Panteon, nel quale trovansi le spoglie degli uomini più illustri della Francia, come Voltaire, Racine, Boileau, Rousseau, ecc. Girando l'occhio ancora più a sinistra, si distinguono Nôtre-Dame, St. Germain, la torre di S. Giacomo, Belleville, l'Opèra, e le alture di Montmartre.

Nel piano della terrazza trovasi una vasca, nella quale viene giornalmente elevata, col mezzo di pompe, una massa di 25 o 30 mille metri cubi d'acqua. Dall'orlo di qusста vasca l'acqua si getta poi sull'ampia gradinata sottostante, e quindi si raccoglie in altra grande vasca, *nella cui periferia* s'elevano numerosi getti di bellissimo effetto.

Dieci grandi statue completano la decorazione di questa maestosa cascata. Nella parte superiore trovansi sei figure allegoriche in ghisa dorata, rappresentanti: l'Europa, l'America del Nord, l'America del Sud, l'Oceania, l'Africa e l'Asia. Sotto alle arcate della terrazza trovansi le due statue dei signori Thomas e Cavalié, rappresentanti l'*aria* e l'*acqua*. Finalmente, ai lati della vasca inferiore trovansi quattro grandi figure, pure in ghisa dorata, cioè: un bue, un cavallo, un rinoceronte ed un elefante.

L'effetto generale della cascata, che è conforme a quella che s'ammira nel giardino del palazzo nazionale di St. Cloud, è dei più curiosi, e completa benissimo l'insieme del Trocadero.

Il nucleo del palazzo, formato dalla rotonda e dai due vestiboli laterali, è solo diviso in due piani: un portico circolare, sovrastante a quello del piano terreno, fiancheggia verso il Campo di Marte il primo piano del palazzo.

Varie porte danno accesso, sia alla grande sala delle feste, che alle sale particolari destinate alle conferenze ed alle esposizioni speciali. Altre porte mettono poi alla terrazza circolare superiore, lungo la quale trovansi numerose statue in marmo dei migliori scultori francesi. Da questo punto il panorama è ben più completo di quello che si osserva dalla terrazza inferiore: il Campo di Marte si presenta qui in tutta la sua grandezza.

Non è nostro cômpito il descrivere minutamente le numerose costruzioni straniere, sparse nel lussureggiante giardino del Trocadero. Ci limiteremo a notare che la China, il Giappone, la Persia, l'Algeria e l'Amministrazione francese delle acque e foreste vi hanno costruito elegantissimi edifizii e padiglioni, che adornano graziosamente l'area del Trocadero.

La China vi ha innalzato un palazzo, composto di piccole costruzioni, che furono eseguite e smontate a Pechino, e poi rimontate al Trocadero.

Il Giappone vi ha una bella costruzione in bambou, nella quale s'entra per una porta in legno scolpito, di finissimo lavoro.

Nell'*annesso* costrutto dalla Persia si osserva una sala, le cui pareti, porte e soffitto sono ricoperti con piccoli pezzi di specchio, che danno alla sala un aspetto incantevole.

L'Algeria vi presenta un palazzo abbastanza grazioso: la porta d'ingresso e le arcate del cortile sono riprodotte nello stile delle celebri moschee africane.

L'Amministrazione delle acque e foreste offre poi un'esposizione particolare di prodotti attinenti a questo servizio pubblico: in due appositi padiglioni trovasi un'interessante collezione d'insetti utili e nocivi.

Se, traversando il ponte di Jena, che mette in comunicazione le due grandi sezioni dell'Esposizione, ci rivolgiamo ad osservare il Trocadero, dobbiamo confessare che il palazzo, la cascata ed il giardino, colle sue varie ed eleganti costruzioni, presentano un quadro veramente imponente. Un Italiano potrà, senza dubbio, criticare l'architettura, lo stile di quell'enorme fabbricato, considerandolo specialmente nei dettagli; ma, per conto mio, ritengo che il Trocadero è in complesso un'opera monumentale, che fa sommo onore agli architetti Davioud e Bourdais, che n'ebbero la felice ispirazione!

*Ing.* N. STEFANINI.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 28 maggio.

Obbiezioni ne furono sollevate di molte, e moltissime se ne solleveranno ancora contro il progetto di legge presentato dall'on. Baccarini intorno all'inchiesta ferroviaria ed all'esercizio della rete dell'Alta Italia provvisoriamente affidato allo Stato. Si è già combattuto fieramente pro' e contro negli Ufficii della Camera; verrà oggi iniziata una *lotta* anche più accanita in seno alla Commissione parlamentare, dove si troveranno di fronte i due maggiori avversarii delle parti belligeranti, l'on. Spaventa e l'on. Depretis; e la battaglia campale, che si darà poi in Parlamento, non sarà certo meno clamorosa del preludio che se n'ebbe e se ne attende dalle testè accennate fazioni di avamposti. Ma l'opinione più generale è, che non si possa mettere in dubbio il resultato finale della vittoria per il Gabinetto Cairoli, coll'approvazione cioè delle sue proposte; massime dacchè si afferma che esso acconsentirà, senza la menoma ripugnanza, ad introdurre nel proprio disegno di legge quelle modificazioni che ne miglioreranno la forma e ne renderanno più proficua l'esecuzione, senza alterarne la sostanza e il concetto. Nè io potrei, in realtà, ammettere, e manco comprendere, l'ipotesi di un rigetto totale delle proposte ministeriali da parte della Camera, nella situazione coatta in cui ci troviamo.

Ove pur si verificasse questo caso, due sole ne sarebbero necessariamente le conseguenze, entrambe gravi per il paese: o una crisi ministeriale, o lo scioglimento della Camera, per dar luogo o ad un affrettato rinnovamento della Convenzione colla Società della Südbahn, od all'assunzione dell'esercizio governativo mediante Decreto Reale. Ripeto però che, dal canto mio, questa supposizione non regge, e per il pubblico interesse spero ed amo non regga, avendo pure voluto accennarvela per debito di cronista, siccome giunta a' miei orecchi dalla bocca di parecchi onorevoli deputati.

Il progetto per le nuove costruzioni non fu ancora distribuito, lo che però avverrà da oggi a domani. Vi completai già nella precedente mia lettera, con miei propri ed interessanti ragguagli, quelli pubblicati in proposito dai giornali officiosi; ed aggiornerò quindi l'argomento alla settimana prossima, confidandovi soltanto la mia personale previsione, che il progetto non sarà punto discusso in questo scorcio di sessione parlamentare. —

Per precedente deliberazione della Camera, che sul bilancio definitivo dei lavori pubblici non si dovesse fare discussione generale, si è votato ieri a tamburo battente una buona parte del bilancio medesimo. Ammonta a lire 54,613,204 la previsione definitiva della spesa ordinaria, con una variazione in più di L. 1,190,880 sulla somma approvata nello stato di prima previsione, ch' era di lire 53,422,324. E la spesa straordinaria fu prevista definitivamente in L. 85,981,395.12, con una variazione in più di L. 54,235,795 sulla prima somma, ch' era di lire 31,745,600.12. In maniera che la spesa ordinaria e la straordinaria, prese complessivamente, ascendono a lire 140,594,599.12, trascurando le così dette partite di giro in L. 353,347.43. È molto probabile che queste cifre vengano approvate quali sono. —

In una delle mie ultime corrispondenze vi annunziai la riunione avvenuta presso il Ministero dei lavori pubblici della Commissione permanente per le opere di porti, spiagge e fari. La sistemazione del porto di Marsala, la direzione da darsi al prolungamento del molo settentrionale di Palermo, la sistemazione del porto di Salerno, il compimento di quello di Tortolì, il miglioramento ed ingrandimento di quelli di Mazzara del Vallo e di Cotrone, la costruzione di un ricovero marittimo a Lampedusa e di un faro in quest'isola e in quella di Linosa, il segnalamento degli scogli Asinelli, Porcelli e Balato, la costruzione di un faro a Capo Pelaro, il miglioramento della illuminazione nell'arcipelago Toscano, il segnalamento del gruppo insulare di Ponza, e finalmente la costruzione di un piccolo ricovero marittimo o a Casa Bernarda o ad Avola per l'eventualità della sua congiunzione ferroviaria col magnifico porto di Siracusa — eccovi accennati sommariamente i soggetti esaminati e discussi dalla prelodata Commissione. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua adunanza generale del giorno 25, esaminò il disegno di un nuovo tronco ferroviario da Pinerolo a Carmagnola, della lunghezza di 33 chilometri all'incirca, e del presunto costo di L. 2,302,000, non compreso il materiale mobile; e lo giudicò meritevole di approvazione, salva la proposta di alcune modificazioni. Approvò altresì il disegno della tettoia per la Stazione di Ancona.

Ma i maggiori onori di un'ampia discussione li ebbe l'importante progetto di massima della sistemazione del Brenta, intorno a cui mi riservo d'intrattenervi particolareggiatamente nella successiva mia lettera, limitandomi oggi ad annunziarvene l'approvazione con poche e lievi varianti.

L'ampliamento della Stazione di Buffaloria al punto di diramazione della ferrovia di Cosenza della linea Taranto-Reggio; e varie opere di consolidamento di alcuni rilevati e trincee nei tronchi ferroviarii di Villarosa-S. Caterina e Caltanissetta-Canicatti, sono poi i progetti minori stati discussi ed approvati dal Consiglio medesimo nelle adunanze di sezione. B.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Sappiamo che, in relazione al progetto di legge testè presentato alla Camera dei deputati per l'esercizio governativo provvisorio delle ferrovie dell'Alta Italia, il Ministero ha invitato l'attuale Amministrazione delle dette ferrovie a tenere in sospeso, salvo a riprenderle in appresso, tutte le pratiche relative a nuovi lavori, pei quali non siavi assoluta urgenza, e la cui dilazione per qualche mese non possa nuocere al regolare andamento del servizio, o il cui compimento non potesse aver luogo entro il primo semestre corrente.

Col 1° giugno prossimo andranno in vigore alcune modificazioni all'attuale orario delle ferrovie dell'Alta Italia, le quali cesseranno, come di consueto, col 31 ottobre p. v. Tali modificazioni riguardano specialmente le linee Milano-Arona, Milano-Varese, Arona-Mortara, Milano-Chiasso, Milano-Lecco, Milano-Monza, Torino-Chieri, Busalla-Genova, Pistoja-Firenze, Venezia-Mestre e Lago Maggiore.

---

Ci scrivono da Roma che nella scorsa settimana vennero definitivamente deliberati dal Ministero dei lavori pubblici tre importanti appalti, e cioè: quello per la costruzione del tronco della strada provinciale fra i Piani Superiori di Portis e l'abitato di Tolmezzo in provincia di Udine, che venne aggiudicato al sig. Antonio Stroili per la presunta somma di L. 118,470, cioè col ribasso di L. 26.32 per cento; l'altro per la novennale escavazione dei porti, rade e spiaggie aperte della Liguria, aggiudicato al sig. Giuseppe Queirolo per la presunta somma di L. 3,603,800.67, cioè col ribasso di L. 9.68 per cento; ed il terzo per la ultimazione della scogliera nel nuovo porto di Bosa e manutenzione e rifiorimento di quella già costruita in provincia di Cagliari, aggiudicato al sig. Pietro Salomone per la presunta somma di L. 126,797.11, cioè col ribasso di L. 30.52 per cento.

---

Ci scrivono da Berna:

Il Congresso internazionale ferroviario progredisce nel suo cômpito, sebbene con qualche lentezza, stante la novità ed eccezionale importanza del lavoro, poichè al progetto comunicato dal Governo svizzero agli altri Stati ne venne sostituito uno elaborato dalla Delegazione germanica, basato sopra principii diversi ed assai più dettagliati, che però sostanzialmente armonizza col Codice germanico e col progetto del Codice commerciale italiano. Trattasi, insomma, di gettare le basi fondamentali di una specie di servizio cumulativo europeo, fissandone i cardinali principii legali, che ora danno luogo in pratica a difficoltà pressochè insuperabili. L'intento è degno del maggiore encomio, ma arduo altrettanto sarà ottenere l'accordo di tutti i Governi sul progetto definitivo che presenterà il Congresso.

Lunedì scorso, 20 corrente, la Deputazione italiana fu invitata a pranzo alla sua Legazione, con parecchi membri della diplomazia e col Presidente del Consiglio federale, e venne accolta con quella squisita gentilezza ed affabilità che contraddistinguono la famiglia Melegari.

Ieri poi il Presidente del Consiglio federale offerse nell'albergo Bernerhof un pranzo a tutti i membri del Congresso, al Corpo diplomatico, a varii consiglieri federali ed altre notabilità. Erano circa 35 convitati. Al levar delle mense, il Presidente, con breve ed assennato discorso, rallegravasi col Congresso del lavoro fatto, che, sebbene non ancora compiuto, ormai riteneva condotto a tal punto da confidare nella riescita; diceva essere questa un'opera grande e benemerita, un principio fecondo di splendidi risultati.

Rispondeva l'ambasciatore francese, tributando elogi alla Svizzera, anche in questo promotrice di fratellanza e progresso. Parlavano poi il rappresentante la Delegazione germanica, il consigliere federale sig. Heer, presidente del Congresso, con calorosa orazione assai applaudita; ed il rappresentante dell'Austria, esprimendo sentimenti di riconoscenza e di encomio agli iniziatori del progetto presso il Governo svizzero, signori avvocati Christ e De Seigneux.

Sorgeva infine il deputato Villa a dare, in nome dell'Italia, e nel suo idioma che volevasi udire, un saluto all'Elvezia, terra di libertà e delle grandi iniziative. Le forbite ed appassionate parole dell'avv. Villa destarono entusiasmo nell'uditorio.

Rimpetto al presidente della Confederazione sedeva l'ambasciatore Melegari, fatto segno alla generale simpatia.

Vi ragguaglierò poi sull'esito dei lavori di questo importante Congresso internazionale.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Calabro-Sicule.** — Nella seduta del 25 corr. alla Camera dei deputati, l'on. Gabelli diresse al Ministro dei lavori pubblici una interrogazione sulle nuove pretese di compensi avanzate dalla Società Vitali, Charles e Picard.

Ricordati i litigi fra la Società e il Governo, e le transazioni del 1872 e 1873, l'oratore rammenta specialmente l'ultima approvata colla legge del dicembre 1877; e dice che la Camera ed il paese speravano non si dovesse più parlare della Società Vitali, Charles e Picard.

L'on. Depretis fece allora delle dichiarazioni, le quali dovevano far credere che questioni nuove non potessero più aversi colla detta Società.

Ora corre voce aver questa scoperto che coll'ultima transazione non tutto le fu pagato. Tratterebbesi di circa 5 milioni che essa richiederebbe, perchè colla transazione del 1877 si risolsero le questioni relative alle *costruzioni*, e non quelle relative all'*esercizio*.

L'oratore prega il Ministro di dare delle spiegazioni in proposito.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) risponde che, oltre al contratto cui si riferisce la transazione approvata dal Parlamento, la Società aveva altri contratti col Governo, in data del settembre 1872 e del 29 ottobre 1875, riguardanti tronchi non compresi nel contratto del 1868.

Per tutte le questioni relative al contratto del 1868 intervenne la transazione del dicembre 1877, la quale però esclude le questioni relative all'esercizio del tronco Girgenti-Porto Empedocle. Che fosse bene o male lasciar fuori quelle questioni dalla transazione, non tocca a me, dice il Ministro, affermarlo.

Le domande della Società non sono una novità: rimontano al 1872. Trattasi d'una liquidazione rimasta fino ad ora in sospeso. Questa liquidazione importa la somma citata dall'onorevole Gabelli, secondo la Società; ma, secondo il Ministero, non arriva al quinto della somma richiesta.

L'on. Ministro dichiara che la domanda di compensi esiste, ma fin da prima che s'intavolassero le trattative dell'ultima transazione.

La questione dev'essere esaminata, e il Ministro guarderà bene, e sciorinerà tutto alla luce del sole, prima di prendere qualsiasi decisione.

*Gabelli*, esaminando l'articolo 2 della transazione citato dall'on. Ministro, dice che fu adottato dalla Camera, credendo che tutte le questioni fossero transatte.

Ma se il Governo sapeva che c'erano delle domande che rimontavano al 1872, perchè non ne fece cenno nella discussione della transazione?

L'on. Gabelli non può dichiararsi soddisfatto, e riservasi di cambiare la sua interrogazione in interpellanza.

*Baccarini* (ministro) crede che l'articolo secondo non vada interpretato come l'interpretò l'on. Gabelli, e dice essere evidente che la liquidazione non potea essere chiusa con una transazione, che nulla avea da fare con essa. Ad ogni modo, il Ministro esaminerà minutamente ogni cosa.

Dopo uno scambio di dichiarazioni personali tra gli on. Gabelli, Depretis, Minghetti e Zanardelli, la discussione non ha altro seguito.

**Ferrovie in Sicilia** — Scrivono da Palermo, 20, all'*Opinione*:

Domattina, alle 6, il prefetto Corte (accompagnato dal sindaco di Palermo e dal generale Pallavicini) partirà per Vallelunga, ad oggetto di visitare il Monte Castellaccio. Vi troverà gl'ingegneri Giordano e Lanino, i quali han preferito di andare a Caltanissetta per la via di Messina, forse per evitare le molestie, che in Palermo avrebbero senza dubbio sofferto, sì dai propugnatori della linea di Vallelunga, come da quelli della linea Due Imere. Vedremo che cosa ne uscirà da tutto questo guazzabuglio; ma se gl'ingegneri Giordano e Lanino non visiteranno ambedue le linee, si farà un buco nell'acqua.

— A questo proposito, nella seduta di ieri alla Camera dei deputati, l'on. Sella sollevò una viva discussione, proponendo che, in pendenza pure dei nuovi studii sulle linee Vallelunga ed Imere, si deliberi di dar mano alla costruzione immediata della linea Canicattì-Caldare. A tale discussione presero parte parecchi deputati, oltre il ministro Baccarini, il quale si dichiarò, in massima, favorevole alla linea di Vallelunga, proponendo di stralciare le linee siciliane dal progetto di nuove costruzioni da lui presentato, per discuterle ed approvarle al più presto. Ma la deliberazione della Camera venne rinviata alla seduta odierna, per cui noi dobbiamo riserbarci a parlarne più diffusamente nel numero prossimo.

— La *Riforma*, del 27, scrive poi tra le sue ultime notizie:

L'offerta per la costruzione ed esercizio di tutte le linee ferroviarie siciliane, di altri lavori nei porti ed esercizio di miniere, presentata da qualche tempo al Governo dal comm. Florio insieme all'Amilhau, ha molta probabilità di essere accettata.

Il Consiglio dei ministri l'ha discussa in massima, e l'ha presa in considerazione, trovandola seria e vantaggiosa.

**Tramways di Palermo** — Il 20 corrente, il Consiglio comunale di Misilmeri ha votato lo stanziamento di L. 2500 annue da erogarsi per un decennio a favore della Società del *tramway* di Palermo, perchè questa costruisca una linea da Palermo a Misilmeri.

**Ferrovie in Calabria** — In seguito alla diminuzione di L. 5.65 per cento, cioè superiore al ventesimo, fatta in tempo utile sul prezzo di L. 42,279, ammontare della delibera già fatta per la costruzione di quattro case cantoniere doppie e d'un casotto semplice, lungo il secondo tronco della ferrovia per Cosenza, si procederà il 7 giugno prossimo, presso la Prefettura di Cosenza, al definitivo deliberamento della surriferita impresa in diminuzione della somma di L. 39,890.24, a cui il suddetto prezzo trovasi ridotto. I lavori dovranno essere ultimati in giorni 75. Il deposito interinale è fissato in L. 2550; la cauzione definitiva sarà equivalente ad un decimo dello ammontare dell'appalto.

**Ferrovia Treviso-Vittorio-Belluno** — L'on. ingegnere Federico Gabelli, la cui esperienza nelle materie ferroviarie è da tutti riconosciuta, ha testè pubblicato un importante opuscolo sulla *congiunzione di Belluno alla rete ferroviaria* (Padova, tip. Sacchetto), che abbiamo noi pure ricevuto.

Codesta congiunzione fu molte volte promessa da Ministri d'ogni partito, nella Camera, nel Senato, nei banchetti elettorali, nelle riunioni politiche, ed è riconosciuta necessaria dall'intero paese. Propugnando calorosamente la necessità di congiunger Belluno alla rete esistente, cioè a Vittorio, che sarà, fra qualche mese, il termine del tronco ferroviario ora in costruzione, l'on. Gabelli sostiene la linea Treviso-Vittorio-Belluno in confronto di quella già proposta per Treviso-Feltre Belluno.

Egli dimostra che l'una e l'altra linea adempiono il fine politico di congiungere Belluno alla rete esistente, ma che la minore spesa suffraga la prima. Egli prova che tutte le percorrenze sarebbero allungate, andando per Feltre ai mercati di Treviso e Venezia, e per tutte le comunicazioni coll'Italia e coll'estero.

L'on. Gabelli svolge molte considerazioni e calcoli a sostegno delle sue dimostrazioni; e noi non possiamo che far voti affinchè il Parlamento affretti la soluzione d'una questione, la quale da tanti anni preoccupa una nobilissima e patriottica popolazione, che ha diritto di godere finalmente anch'essa del beneficio ormai assicurato a quasi tutte le provincie italiane.

**Nuovo valico dell'Appennino ligure.** — La Presidenza dell'*Associazione Progressista* di Genova ha comunicato al *Corr. Mercant.* il seguente telegramma da Roma, 25:

« *Presidente Associazione Progressista*,

« Ebbi questa mane una lunga conferenza col signor Ministro dei lavori pubblici. Ho insistito energicamente sulla necessità che ha il Commercio genovese di un nuovo valico appenninico, essendo quello dei Giovi insufficiente al bisogno.

« Il Ministro si mostrò molto propenso a favorire gl'interessi del Commercio genovese di un nuovo passaggio appenninico, *se l'attuale venga giudicato insufficiente.* A tal uopo mi ha promesso di sollecitare attivamente il lavoro della Commissione di accertamento, ed in base alla relazione che gli verrà fatta in proposito, provvederà urgentemente.

« G. Berio ».

**Tramways di Genova** — Leggesi nel *Corr. Mercantile* del 22:

Sappiamo che ieri venne firmato il contratto fra il Municipio di Sestri Ponente e la Società del *tramway*. Quest'oggi dovevano cominciarsi i lavori per l'impianto dei binarii.

— La Società genovese De Negri e C. ha chiesto l'autorizzazione al Municipio di stabilire una nuova linea di *tramway* da Piazza Deferrari a Piazza Manin, con biforcazione di linea da Via San Giacomo e Filippo alla Stazione Brignole.

Per cura della suddetta Società, verrebbe aperto in Piazza Manin un grande stabilimento ad uso bottiglieria e caffè, con servizio di restaurant e concerti musicali — La Stazione generale verrebbe posta in Piazza Deferrari; quantunque parrebbe più adatta la nuova Piazza aperta ultimamente, e non ancora ultimata, tra Via Roma e Via Assarotti.

— Il Comune di San Quirico ha deliberato un ricorso al Prefetto, perchè vengano rimossi gli ostacoli che impediscono il prolungamento della linea del *tramway* fino a Pontedecimo. Il lodevole esempio del Comune suddetto sarà certamente imitato da tutti gli altri Comuni, che si trovano su quella linea.

**Ferrovia funicolare a Mondovì** — Il Consiglio comunale di Mondovì, in seduta del 22 corrente, deliberava, con voti 19 contro 5, il concorso per la ferrovia funicolare Agudio, fra Mondovì-Breo e Mondovì-Piazza, entro i seguenti limiti:

L. 20,000 a fondo perduto (ivi comprese le indennità per espropriazioni), di cui L. 10,000 alla costituzione della Società, e L. 10,000 all'apertura della linea;

L. 2000 annue per l'esercizio, finchè le Azioni non diano un reddito superiore al 5 per cento;

Concedendo ampio mandato alla Giunta ed alla Commissione per le trattative ulteriori.

**Ferrovie dell'Alta Italia** — In occasione delle feste che avranno luogo in Torino nei giorni 2, 3 e 4 giugno p. v. per solennizzare il terzo decennio della fondazione delle Associazioni generali degli operaj ed operaie

torinesi, parecchie Stazioni delle dette Ferrovie, indicate in apposito quadro, distribuiranno biglietti di andata e ritorno per quella di Torino, con riduzione di prezzo progressiva secondo le distanze.

La distribuzione di tali biglietti avrà principio col primo treno del giorno 1° giugno, e sarà continuata nei successivi 2, 3 e 4.

Il ritorno, facoltativo in tutti i giorni suddetti, non potrà tuttavia essere protratto oltre il primo treno del giorno 5.

*Avvertenze* — I biglietti saranno valevoli per tutti i treni *diretti*, *omnibus* e *misti*, aventi per l'intiera percorrenza carrozze della classe per cui essi sono validi. Tanto nell'andata come nel ritorno, i viaggiatori dovranno servirsi di quelli tra siffatti treni che compiono l'intiera percorrenza nella stessa giornata, o che almeno sono in coincidenza diretta fra loro.

*NB.* Nel caso che, per istraordinaria affluenza di viaggiatori, taluno dovesse prender posto in vettura di classe inferiore a quella portata dal biglietto, non gli sarà corrisposto verun rimborso.

**Tramway Milano-Vaprio.** — Il 21 corr., per la prima volta la macchina percorse questa nuova linea. Il viaggio fu effettuato felicemente. Alla macchina era attaccato un carro solo, perchè le carrozze non arriveranno che alla fine della settimana.

Le popolazioni di Crescenzago, Gorgonzola, Trefornaci e Vaprio erano accorse festanti al passaggio della macchina.

Al ritorno però successe uno spiacevole fatto. Giunta la macchina a Crescenzago verso le ore 4 pom., il direttore della Società, ing. Radice, fece osservare al macchinista che le atmosfere segnate non bastavano per arrivare a Milano, e che, per conseguenza, bisognava aggiungere del carbone. Il macchinista rispose alla osservazione con modi arroganti. Sulla macchina stavano il capo *atelier* della Società, il sig. ing. Castiglioni, il sig. Mereghetti, costruttore della strada, l'ing. Manara e qualche altro del personale della Società. Il capo *atelier* fece rimprovero, in modi però urbani, al macchinista pel modo usato verso il direttore ing. Radice, e pareva che la cosa fosse sopita. Quando ad un tratto il macchinista, tratta da una saccocia interna della *blouse* una lima, si avventò contro il direttore per ferirlo alla testa. Questi riparò il colpo, ritorcendo la testa e parandosi colla spalla.

Il colpo andò così a ferirlo sotto l'osso della clavicola; un altro colpo potè essere riparato dall'avambraccio. Ma fortunatamente, l'una e l'altra ferita furono leggiere. Il capo *atelier*, uomo robusto e non facile a lasciarsi intimorire, tentò di disarmare il macchinista, il quale gli menò un colpo al ventricolo, producendogli una ferita, anche questa per fortuna non grave. In un attimo, tutto il personale fu addosso al macchinista, e lo disarmò e legò per consegnarlo ai carabinieri, chiamati dalla vicina Stazione del Mulino Nuovo.

Il feritore era già macchinista presso l'Alta Italia, da dove fu licenziato; servì nei *tramways* di Parigi, da dove fu pure licenziato. La Società di Vaprio però, prima di assumerlo, domandò informazioni in più siti, e le informazioni erano riuscite a lui favorevoli. Dicesi che fin dal giorno prima avesse manifestato truci propositi, forse per vedersi posposto ad altri.

L'ing. Radice, giovane di modi educati e di miti sentimenti, gode di assai buona riputazione, e tutti possono far fede che non provocò per nulla il feritore.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 22:

Domenica scorsa, nel Cantone di Zurigo ebbe luogo la votazione popolare sopra diverse leggi state antecedentemente adottate dal Gran Consiglio, fra cui quella della **sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo.** Come già abbiamo annunciato, questa sovvenzione venne respinta, avendo essa ottenuto 21,951 *sì* contro 25,600 *no*. Manca ancora il risultato della votazione dei Comuni di Richtersweil e di Schönenberg, che però non può variare il risultato generale.

— Anche nel Cantone di Basilea-Campagna ebbe luogo il *referendum* popolare per la sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo, che venne accordata.

— Nel *Journal de Genève*, del 26, si legge:

La Conferenza, riunita a Olten tre settimane fa circa, dei sei Stati di Friburgo, San Gallo, Grigioni, Vaud, Vallese e Ginevra, aveva deciso allora che sarebbe indirizzato al Consiglio federale un *Memorandum* per protestare contro lo stanziamento d'una sovvenzione federale all'impresa del Gottardo.

La Conferenza aveva incaricato il Governo di San Gallo della redazione di questo *Memorandum*.

Sappiamo dalla *Gazzetta di S. Gallo* che il progetto di redazione, preparato dai membri del Consiglio di Stato sangallese, venne sottoposto a questo Corpo, e dallo stesso approvato, in modo che dev'essere comunicato ora agli Stati che hanno partecipato alla Conferenza di cui si tratta.

— Secondo un dispaccio della *Gazz. Ticinese*, la città di Lucerna ha accordato, nella sua assemblea comunale del 26, la sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo. L'assemblea fu assai numerosa, e la risoluzione venne presa a forte maggioranza.

— Il 20 corrente si è radunato in Lucerna il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo onde risolvere sulla dimissione data dal sig. direttore dott. Alfredo Escher. A quanto si annuncia, la dimissione venne accettata; ed il sig. dott. Escher, in considerazione dei motivi sanitarii da lui addotti, venne sollevato dalla direzione del dipartimento tecnico, nel senso però che abbia ad assumersi la direzione del posto rimasto vacante in conseguenza della morte del sig. Weber, fino al suo *rimpiazzo*. Inoltre il sig. Escher conserverà la presidenza della Direzione.

— Il bollettino presentato dal Dipartimento delle ferrovie sul progresso dei lavori nel gran tunnel del Gottardo durante il mese d'aprile, reca i seguenti ragguagli:

| | | Progresso complessivo alla fine di marzo | aprile |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | 10,025.7 | 10,233.4 |
| Allargamento della stessa | » | 9,185.8 | 9,391.3 |
| Calotta | » | 6,539.2 | 6,842 4 |
| Strozzo | » | 5,234.1 | 5,455.8 |
| Vôlta | » | 6,753.1 | 7,029.4 |
| Piedritti | » | 5,034.3 | 5,216.1 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 4,095.5 | 4,291 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 30 90; dal lato di Airolo m. 36.40; in totale m. 67.30, cioè m. 9.60 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di aprile diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilometri): Persone trasportate 17,500 (in aprile 1877: 23,816), introito franchi 20,800 (fr. 26,170.20). Merce trasportata tonnellate 1845 (ton. 1,676), introito fr. 8,000 (fr. 6,889.70). Introito complessivo fr. 28,800 (fr. 33,059.90), ossia fr. 702.44 (fr. 806.34) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilometri): Persone trasportate 17,700 (1877: 20,569), introito fr. 14,600 (fr. 15,301.85). Merce trasportata tonn. 1030 (tonn. 926), introito fr. 3,000 (fr. 2,555.60). Introito complessivo fr. 17,600 (fr. 17,857.45); ossia fr. 676.92 (fr. 686.82) in media per chilometro.

**Ferrovie francesi.** — In data 24 corr. furono pubblicati i due decreti firmati dal Presidente della Repubblica, con cui vengono stabilite le norme per l'esercizio provvisorio delle linee secondarie francesi, riscattate non ha guari dallo Stato.

La relazione del ministro De Freycinet, che precede quei decreti, spiega chiaramente i concetti che hanno guidato il Governo nell'assumere l'esercizio di quelle linee, e merita seria attenzione anche per l'applicabilità al caso nostro. Ce ne occuperemo di proposito nel numero prossimo.

**Ferrovie belghe** — Alla Camera dei rappresentanti del Belgio, s'impegnò il 22 corrente la discussione sul progetto di riscatto, da parte dello Stato, di una parte delle linee della rete ferroviaria delle Fiandre. Frère Orban ha criticata la gestione finanziaria del Gabinetto, e trovò il progetto di riscatto troppo oneroso.

Il Ministro dei lavori pubblici rispose, dimostrando i risultati eccellenti che lo Stato ha ottenuti coll'esercizio delle ferrovie, ed aggiunse: « per l'anno 1877 noi possiamo ammortizzare due milioni del capitale investito nell'esercizio delle ferrovie ».

Il progetto dev'essere ora discusso dal Senato.

**Ferrovia aerea a Nuova York** — La ferrovia aerea Gilbert di Nuova York (*Elevated Railroad*) è quasi completamente terminata, scrive il *Journal des Débats* del 17 corrente.

Il 1° maggio, una locomotiva fu issata sulla strada aerea per mezzo del piano inclinato costruito presso la chiesa della Trinità. Quella locomotiva è la prima della venticinque macchine a vapore, che debbono fare il servizio della linea, e può tirare sei vagoni. Un primo viaggio di prova ebbe luogo fino alla 59ª strada, e quel viaggio fu compiuto dai direttori della Compagnia e dai rappresentanti di parecchi giornali di Nuova York, con una velocità di 6 miglia all'ora nelle curve, e di 15 miglia per tutta la lunghezza della linea, che doveva essere inaugurata il 15 corrente.

# Notizie Diverse

**Riforme ministeriali** — Ecco il testo del progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dal Presidente del Consiglio il 16 corrente:

*Art.* 1. È autorizzata nell'esercizio dell'anno 1878 la spesa di L. 19,258 per la ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio, a datare dal 1° luglio 1876, con facoltà al Governo di designare provvisoriamente con Decreti Reali le attribuzioni e di stabilire gli organici per detto Ministero.

*Art.* 2. Il Governo ha facoltà inoltre di riunire in un bilancio unico, mediante Decreto Reale, i fondi stanziati e tuttora disponibili nei diversi bilanci dell' esercizio 1878 per i servizii, che saranno attribuiti al Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

*Art.* 3. Nel presentare gli stati di prima previsione per l'esercizio 1879, sarà dal Governo proposta una legge per stabilire gli organici definitivi delle Amministrazioni centrali dello Stato e per il riordinamento delle attribuzioni delle medesime.

**Pesatore automatico.** — Il Ministro delle finanze ha costituito un nuovo Comitato permanente per l'attuazione dei pesatori automatici da applicarsi ai molini, in sostituzione del contatore.

L'antico Comitato erasi dimesso sin dal momento in cui nacque il terzo Ministero Depretis. Dopo più di un trimestre d'inazione, il Ministero attuale pare essersi ricordato che bisognava continuare l'opera incominciata, e condotta, si dice, a buon punto.

Il Comitato attuale, come l'antico, sarà presieduto dall'on. Ferrara; e de' membri dell'antico si è conservato soltanto il chiarissimo professore Giuseppe Colombo di Milano. I nuovi membri poi sono: l'on. Pericoli Pietro, con la qualità di vice-presidente; il prof. Luigi Cremona, il cavaliere T. Goupil direttore generale della Regìa dei tabacchi, il prof. G. B. Favero, il comm. Calvi direttore generale delle imposte dirette, e il cav. De Matteis ispettore centrale nel Ministero delle finanze.

La sede del nuovo Comitato è fissata in Roma.

**Concessione di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 12 corr. (*Gazz. Uff.*), è concessa facoltà agli individui ed alle Società indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 3 concessioni d'acqua *per forza motrice* (1 prov. di Genova, 1 Caserta, 1 Udine); 7 concessioni d'acqua *per irrigazione* ed *uso industriale* (1 prov. di Belluno, 1 Padova, 1 Parma, 2 Mantova, 1 Rovigo, 1 Udine); e 2 concessioni per occupazione di *spiaggia lacuale* (circondario di Lecco).

**Dogana unica in Milano.** — L'annunciato preliminare contratto per la costruzione della *Dogana unica* in Milano venne firmato il 24 corr., in una sala della Prefettura, dal conte Bardesono pel Governo; e dal conte Belinzaghi sindaco, dal conte San Severino Vimercati assessore, ed ingegnere A. Nazari pel Municipio.

Il contratto definitivo sarà poi firmato quando il Consiglio comunale, da convocarsi ai primi di giugno, accorderà ad esso la sua sanzione.

La Dogana unica sarà stabilita, come si è detto, nel grande fabbricato, che serviva un tempo per la Stazione Milano-Monza-Como. Il progetto è dell'Ufficio tecnico municipale. La spesa preventiva ammonta a 700,000 lire, e sarà pagata dal Comune. Il Governo cede, in compenso, al Comune i fabbricati delle *sostre* o Dogane di via Arena e di porta Romana, nonchè quello della Zecca in via Moscova.

**Lavori edilizii in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà* del 26:

Già dicemmo che l'on. Ruspoli aveva immaginato, d'accordo con la Giunta municipale, tutto un progetto per grandi lavori da eseguirsi in Roma, entro un certo periodo di anni, col concorso indiretto del Governo.

Questo progetto, firmato non pure dal sindaco, ma da tutti i membri della Giunta, è stato trasmesso al presidente del Consiglio dei ministri, il quale ha già risposto con una lettera piena di simpatia e di affetto per Roma. L'on. Cairoli mostrò il desiderio di conferire col sindaco e col Ministro delle finanze intorno al grave ed importante argomento, affinchè si vegga d'arrivare ad una conclusione pratica.

Il progetto della Giunta, per quel tanto che ne sappiamo noi, nulla ha di complicato; e se il Governo vuol fare qualche cosa per Roma, lo può facilmente, senza andare incontro a sacrifizii. Sarebbe dunque un gran bene, se si concretasse qualche cosa, e se ne avesse un indizio o piuttosto una certa riprova nell'esposizione finanziaria dell'on. Seismit-Doda.

Il suddetto progetto del Sindaco al Governo comprende eziandio la fabbricazione della seconda e terza zona dell'Esquilino.

— L'*Opinione* poi scrive:

A proposito della seconda e terza zona dell'Esquilino, siamo informati che, in seguito ad accordi presi tra il signor Arnaud, della Casa Arrault-Arnaud e C. di Parigi, e l'on. comm. Guerrini, governatore della Banca Romana, la Casa suddetta ha depositato, fino dal giorno 22 corrente, presso i signori Heine, successori dei signori Fould, banchieri a Parigi e corrispondenti della Banca Romana, 99 titoli di rendita italiana, formanti assieme 50,000 lire di rendita, che debbono servire di cauzione per le trattative in corso fra il Municipio e la detta Casa Arrault-Arnaud, relativamente alla fabbricazione suindicata.

**Congresso postale internazionale.** — Circa le deliberazioni del Congresso dell'Unione postale universale di Parigi si hanno le seguenti notizie:

Gli articoli del trattato principale furono tutti votati, e l'esecuzione ne fu fissata al 1° aprile 1879.

Ecco le principali disposizioni adottate:

Fissazione della tassa delle lettere a 25 centesimi per 15 grammi;

Adozione della tassa di 10 centesimi per le cartoline postali: fissazione a cent. 5 per 10 grammi della tassa delle carte d'affari, campioni, giornali e stampati, con adozione di un *minimum* di cent. 25 per le carte d'affari e di 10 centesimi pei campioni;

Il diritto di raccomandazione ed il porto degli avvisi di ricevuta non potranno oltrepassare 25 centesimi;

Il limite del peso dell'invio di stampati è portato a 2 chilogrammi ;

Gl'invii di valore dichiarati saranno passibili della tassa e del diritto fisso di raccomandazione applicabili alle lettere raccomandate ordinarie; e di un diritto di assicurazione proporzionale, calcolato al *minimum* in ragione di 10 centesimi per 200 franchi tra paesi limitrofi, ed a 25 centesimi per 200 franchi tra paesi non limitrofi ;

È riservata tuttavia, a titolo di transizione, la facoltà ad ogni Stato di valutare in altro modo il suo diritto di assicurazione, purchè questo diritto non oltrepassi il 1[2 per 100 della somma dichiarata.

**Nuovo piroscafo inglese**. — Giorni sono, un nuovo piroscafo della Compagnia del London-Chatam and Dower Railway, destinato a fare il servizio da Douvres a Calais, compiè la sua prima traversata in modo soddisfacentissimo. Questo nuovo piroscafo, cui fu imposto il nome di *Calais-Douvres*, realizza, dice il *Times*, dei grandi progressi nel metodo di costruzione adottato per questo tipo speciale, ed offre ai viaggiatori tali e tante comodità, che finora si trovarono riunite soltanto nei grandi bastimenti che fanno i viaggi di lungo corso.

Nel *Castalia*, bastimento di saggio, di cui il *Calais-Douvres* è un perfezionamento, il difetto principale era la poca velocità. Il costruttore del *Douvres-Calais*, il signor Leslie di Hebburn-on-Tyne, invece di unire assieme due metà di vascelli, stimò miglior partito il dare ad ognuna delle due parti la forma di un vascello completo. Nello spazio più vasto lasciato libero fra la prora dei due bastimenti riuniti, l'acqua si precipita con una grande velocità, dando alle ruote a pale, che trovansi nel centro, una *presa*, che non fa mai difetto fino a tanto che il bastimento è in marcia; l'acqua esce dallo spazio che va allargandosi verso la poppa, e tende a spingere il bastimento in avanti per la forza di espansione della sua corrente.

Il *Calais-Douvres* fece la traversata da Douvres a Calais in un ora e 37 minuti e mezzo, con il vento e la marea contrarii. Stante la sua velocità notevolissima ed il suo poco rullìo, il *Calais-Douvres* è uno dei piroscafi più *confortabili* che si conoscano, perchè sulla tolda ha delle sale spaziose, eleganti e bene ventilate, e nello scafo ha compartimenti separati per i viaggiatori e cabine per le famiglie.

Il *Calais-Douvres* pesca soltanto sei piedi d'acqua, la qual cosa gli permette di entrare nel porto di Calais a marea bassa. La sua forza motrice effettiva è di 4000 cavalli-vapore, ed è costruito in modo da poter ricettare 1000 viaggiatori.

**I telegrafi nella Russia**. — Il dipartimento dei telegrafi in Russia ha pubblicato testè il resoconto del servizio telegrafico nel 1876, resoconto dal quale togliamo i seguenti dati statistici :

Al principio del 1876, l'estensione delle linee telegrafiche esercitate dallo Stato era di 61,288 verste, con 118,229 1[2 verste di fili, e gli Ufficii telegrafici erano in numero **di 778.**

Nel corso del 1876, furono inaugurate ed esercite 22 nuove linee telegrafiche, della lunghezza totale di 2973 1[2 verste, con 6697 1[2 verste di fili, ed i nuovi Ufficii telegrafici furono 66, vale a dire: 48 nella Russia d'Europa, 8 nel Caucaso, ed 11 nella Russia d'Asia.

Per 21 di quei 66 Ufficii telegrafici l'apertura fu motivata dalle esigenze del servizio militare in previsione della guerra.

Le linee telegrafiche, esercitate dalle Compagnie delle strade ferrate nel 1876, aumentarono soltanto di 652 verste, con 1304 verste di fili e 138 nuovi Ufficii.

Le linee telegrafiche appartenenti a Compagnie ed a privati subirono solamente l'aumento di 92 verste per 3[4 è dovuto alla immersione del cavo sottomarino, che unisce le isole di Aland alla Finlandia: immersione che venne eseguita dalla Gran Società dei Telegrafi del Nord.

Ecco quale, in seguito alle modificazioni anzidette, era l'estensione totale della rete telegrafica russa al 1° gennaio 1877:

Rete dello Stato, 64,200 verste e 1[2, con 124,99 7verste di fili ed 844 Ufficii telegrafici.

Linee delle Compagnie ferroviarie, 16,849 verste e 3[4, con 36,800 verste e 1[4 di fili e 1126 Ufficii telegrafici.

Linea anglo-indiana, 3407 verste, con 3407 verste di fili e 52 Ufficii telegrafici.

Linea delle isole di Aland, 92 verste, e 3[4 di fili.

Linee appartenenti a privati, 368 verste e 3[4, con 378 verste e 3[4 di fili e 90 Ufficii telegrafici.

Linee militari e di polizia delle due Capitali, 350 verste e 1[4, con 350 verste e 1[4 di fili e 90 Ufficii telegrafici.

Totale generale: 35,329 verste, con 169,909 verste di fili e 2166 Ufficii telegrafici.

Alla fine del 1876, l'Amministrazione e l'esercizio dei telegrafi in Russia occupava 7352 persone, vale a dire 562 di più che nel 1875, in cui ne occupava solamente 6791. Quelle 7352 persone vanno così ripartite: Amministrazione centrale e dei circondarii, 201; meccanici, 143; capi di ufficio, 640; telegrafisti, 3407; telegrafiste, 620; personale subalterno, vale a dire fattorini, guarda-fili, ecc., ecc., 2342.

Il seguente prospetto fa vedere il numero dei telegrammi di diverse categorie, che furono trasmessi durante il 1876.

| | |
|---|---|
| *Servizio interno* — Dispacci spediti : | |
| *a)*. Tassati . . . . . . . . . . | 3,568,528 |
| *b)* Franchi . . . . . . . . . . | 283,472 |
| Totale | 3,852,000 |
| *Servizio internazionale* — Dispacci spediti : | |
| *a)* Tassati . . . . . . . . . | 327,454 |
| *b)* Franchi . . . . . . . . . | 8,109 |
| Totale | 386,563 |
| Dispacci ricevuti : | |
| *a)* Tassati . . . . . . . . . | 324,860 |
| *b)* Franchi . . . . . . . . . | 12,069 |
| Totale | 336,929 |

*Servizio di transito* — Dispacci spediti 74,412.

Il totale generale è di 4,599,904 telegrammi, vale a dire di 420,588 di più che nel 1875, anno in cui il totale dei telegrammi fu soltanto di 4,179,316.

L'introito lordo, che nel 1875 era stato di 4,863,306 rubli, nel 1876 salì a rubli 5,590,119: lo che equivale a dire che nel 1876 si verificò un aumento di 726,813 rubli, pari al 14,9 per cento.

Le spese, che nel 1875 erano state di 4,094,670 rubli, nel 1876 ascesero a rubli 4,500,505. L'aumento delle spese nel 1876 fu dunque di 405,835 rubli, equivalente al 9,9 per 100.

Il provento netto, che nel 1875 era stato di 832,470 rubli, nel 1876 ammontò a rubli 1,160,649.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, poco importante fu il mercato dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 345 al 347; le Obbligazioni relative sul 247 al 247.50; i Boni sul 569.

Le Sarde, della serie A, quotate a 243.50 e 243.75; quelle della serie B, a 246.75 e 247.25 — Le Pontebbane a 381 circa. — L'Alta Italia a 264.50 — Le Vittorio Emanuele a 258.

La Borsa di Parigi tenne le Lombarde a 153 ed a 150; le Obbligazioni a 239 circa — Le Vittorio Emanuele a 235 e 236. — Le Azioni Ferrovie Romane quotate a 72 ed a 70; le Obbligazioni a 254 e 259.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 giugno p. v., per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revi-

sori, per l'approvazione del bilancio 1877, e per la nomina di consiglieri uscenti e dei revisori pel 1878.

**Banca di Torino** — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 17 giugno p. v. in Torino (Borsa, via Opedale, 23), per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale.

# Avvisi d'Asta

Il 3 giugno p. v., presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo, ingrosso e parziale imbancamento dell'argine destro di Po tra i segnali 281 e 298. nei Comuni di Borgofranco e Carbonaro, per l'estesa di metri 3985.70 e per il presunto importo di L. 53,813. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 3000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Faeto (provincia di Capitanata), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Faeto-Greci, per il presunto importo di L. 43,187.67. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione alla sponda destra del Tevere, nel tratto compreso fra Ponte Sisto ed i Bagni di Donna Olimpia, al di sotto di Ponte Rotto, in diminuzione dell'importo di L. 1,390,989.17, a cui trovasi ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 70,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000 idem.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, detta di Valgrana, in 4 distinti lotti: 1. in Comune di Caraglio, della lunghezza di m. 2112, per L. 7172.50; 2. in Comune di Valgrana, di m. 5159.96, per L. 39,712.61; 3. in Comune di Monterosso Grana, di m. 3992.80, per lire 40,829.75; 4. in Comune di Pradleves, di m. 2094.51, per lire 33,808.14. Deposito interinale rispettivo per ciascun lotto; L. 470, 1600, 1000, 1600, in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva come sopra: L. 1000, 3500, 3000, 3700.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila, compreso fra Badipetto e le Capanne dell'Ortolano, della lunghezza di m. 11,800, per la presunta somma di L. 311,275. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Frascati (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Frascati Colonna alla provinciale Casilina, della lunghezza di m. 8456.90, per il presunto importo di L. 26,174.85. Deposito interinale L. 580 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Maratea, che dall'abitato conduce al villaggio Acquafredda, per il presunto importo di L. 131,478.13. Deposito interinale L. 9000; cauzione definitiva L. 14,000, in valuta legale o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Nola (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un Foro boario, per il presunto importo di L. 127,700. Deposito interinale L. 3000 in moneta legale; cauzione definitiva lire 15,000, oltre un garante solidale e beneviso dal Municipio.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada provinciale, dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra S. Antonio di Cropalati ed il vallone Manche presso Paludi, della lunghezza di m. 10,254.37, in diminuzione dell'importo di L. 214,044.74, a cui trovasi ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dei due tronchi della strada provinciale da Penne ad Ascoli per Teramo, compresi fra il torrente Piomba ed il fiume Vomano, della lunghezza di m. 20,647, per la presunta somma di L. 199,975. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, come sopra.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 20ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 14 *al* 20 *maggio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3511 | 3437 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 809,328.45 | 809,615.10 | » | 286.65 |
| Merci a grande velocità . . | 207,456.80 | 200,368.40 | 7,088.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 820,221.60 | 894,630.25 | » | 74,408.65 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,837,006.85 | 1,904,613.75 | » | 67,606.90 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,527.60 | 17,700.90 | » | 173.30 |
| Totale della settimana. . . | 1,854,534.45 | 1,922,314.65 | » | 67,780.20 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 20 *maggio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 13,393.380.15 | 13,137,914.00 | 255,466.15 | » |
| Merci a grande velocità . . | 3,931,425.60 | 3,801,695.75 | 129,729.85 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 15,705,373.74 | 16,015,771.68 | » | 310,397.94 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 33,030,179.49 | 32,955,381.43 | 74,798.06 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 284,685.85 | 298,010.14 | » | 13,324.29 |
| Totali . . . . . . . . | 33,314,865.34 | 33,253,391.57 | 61,473.77 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 20ª settimana | 520.99 | 552.22 | — 31.23 | — 5.66 |
| Prodotti totali . . . . . . | 9,407.63 | 9,588.41 | — 180.78 | — 1.89 |

## Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 417,553.43 | 288.76 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 457,574.70 | 316.44 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 40,021.27 | — 27.68 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 5,477,275.13 | 3,787.88 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 6,427,702.25 | 4,445.16 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | — 950,427.12 | — 657.28 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,145.— | 150,014.70 | 131.02 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 153,489.90 | 142.65 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 69.— | — 3,475.20 | — 11,63 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,139,80 | 2,154,876.99 | 1,890.57 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 2,081,753.74 | 1,934.72 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.80 | + 73,123.25 | — 44.15 |

## Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 513,531.68 | 16,267.53 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 467,205.50 | 14,800.23 |
| Differenza ( in più . . . | — | 46,326.18 | 1,467.30 |
| Differenza ( in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1878 . | 1,646 | 4,756,691.03 | 16,742.72 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 4,326,028.07 | 15,226.87 |
| Aumento . . . . . . . | — | 430,662.96 | 1,515.85 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti dei mesi di marzo e aprile* 1878

| | | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di marzo | grande velocità | 29,060.00 | 11,616.05 | — |
| | piccola velocità | 3,787.42 | 255.90 | 8,863.50 |
| | Prodotti totali | 32,847.42 | 11,871.95 | 8,863.50 |
| Prodotti del mese di aprile | grande velocità | 27,499.75 | 12,165.15 | — |
| | piccola velocità | 4,173.99 | 225.25 | 8,773.05 |
| | Prodotti totali | 31,673.74 | 12,390.40 | 8,773.05 |

# ANNUNZI

## IL SINDACO DEL COMUNE DI PADOVA

### NOTIFICA

in seguito all'avviso 2 andante, numero 5801-6821, che nell' odierno incanto tenuto per l' appalto del lavoro di costruzione d'un edificio scolastico nelle corti ex-Capitaniato in questa Città, il cui progetto di spesa ammonta a L. 265 mila, venne deliberato provvisoriamente il lavoro al signor ingegnere Viani Pietro che offerse di assumerlo col ribasso percentuale di L. 7.95 sui prezzi unitari della Tabella annessa al progetto stesso.

La scadenza per l'offerta di miglioria non minore del ventesimo, come dall'avviso suddetto, viene fissata alle ore 12 meridiane precise del giorno 6 giugno p. v.

Restano ferme tutte le condizioni portate dall'avviso succitato.

La descrizione, i tipi, il Capitolato e la Tabella dei prezzi unitari, possono essere esaminati in ogni giorno presso la Divisione II nelle ore d'ufficio.

Padova, li 21 maggio 1878.

PER IL SINDACO
**A. ROMANIN.**

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies **Prix: 3 francs.**

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive**, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

## SAVONA

### Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. C. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 5 Giugno 1878 N.° 23.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle Materie — *Nuove costruzioni ferroviarie — L'esercizio governativo delle ferrovie secondarie in Francia — Prodotti ferroviarii mensili (Marzo 1878) — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Ecco il testo del progetto di legge per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno, presentato alla Camera dei deputati, nella seduta del 18 maggio p. p., dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto coi Ministri delle finanze e degli esteri; di cui ci riserbiamo a pubblicare nel prossimo numero la Relazione:

*Art.* 1. È autorizzata la costruzione e la concessione delle linee complementari della rete ferroviaria del Regno, che sono qui appresso indicate, secondo le norme e le condizioni specificate negli articoli seguenti.

*Art.* 2. Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo i sussidii o contributi già votati dai Corpi morali interessati, le ferrovie:

1. Novara al confine svizzero presso Pino,
2. Roma alla linea Sulmona-Aquila,
3. Raccapalumba al tronco Santa Caterina-Caltanissetta,
4. Canicattì-Caldare.

Questi ultimi due tronchi sono sostituiti a quello da Campofranco a Serradifalco per Montedoro, a compimento della rete Calabro-Sicula, secondo la legge 28 agosto 1870, n. 5858.

*Art.* 3. Saranno costruite dallo Stato, col concorso delle Provincie interessate, di cui all'art. 4, le ferrovie:

1. Parma-Spezia (con diramazione a Sarzana),
2. Firenze-Faenza,
3. Campobasso-Benevento,
4. Codola-Nocera,
5. Reggio (Calabria) alla linea Salerno-Eboli (versante tirreno).

*Art.* 4. Le Provincie traversate dalle linee indicate nell'art. 3, o direttamente interessate alla loro costruzione, concorreranno per un decimo, da pagarsi in 20 annue rate uguali, alle relative spese di costruzione e di armamento.

Con Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali, il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sarà stabilito il riparto delle quote di contributo per ciascuna linea fra le dette Provincie.

*Art.* 5. Il Governo del Re è autorizzato a costruire a spese dello Stato, col concorso del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento per parte delle Provincie interessate, le seguenti ferrovie:

1. Aosta-Ivrea,
2. Sondrio-Colico-Chiavenna,
3. Belluno al tronco Treviso-Conegliano,
4. Terni-Rieti-Aquila,
5. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca,
6. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

*Art.* 6. I lavori di costruzione delle ferrovie, di cui ai precedenti articoli 3 e 5, non saranno dal Governo intrapresi, se non quando le Provincie interessate si siano regolarmente impegnate al pagamento delle loro rispettive quote di contributo.

*Art.* 7. Per le ferrovie, di cui agli articoli 3 e 5, le Provincie avranno diritto di rivalersi in parte delle loro rispettive quote di concorso sui Comuni più direttamente interessati.

In caso di contestazione sulle quote, che dalla Deputazione provinciale fossero assegnate ai detti Comuni, si procederà a norma dell'articolo 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

*Art.* 8. Quando le Provincie interessate non si accordassero rispetto alla loro quota di contributo alla costruzione delle ferrovie di cui all'art. 5, il riparto sarà definitivamente stabilito con Decreto Reale, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

*Art.* 9. La linea da Novara al confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compita contemporaneamente alla linea

principale del San Gottardo, a norma della Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.

Le altre linee indicate negli articoli 2, 3, 5 saranno poste in esercizio nel termine di 12 anni dal 1° gennaio 1879, avuto riguardo, in quanto a queste ultime, alla condizione stabilita nell'articolo 6.

*Art.* 10. Durante 10 anni, a datare dal 1° gennaio 1879, il Governo del Re è parimenti autorizzato a concedere con Decreto Reale a Provincie, a Comuni isolatamente o riuniti in Consorzio, a Società o a privati, la costruzione delle linee ferroviarie seguenti, purchè i richiedenti la concessione abbiano dimostrato di avere i mezzi per compiere tale costruzione, col concorso dello Stato stabilito nell'articolo 11:

1. Linea d'accesso al Sempione (fino a Domodossola).
2. Novara-Varallo.
3. Torino-Casale.
4. Cuneo-Mondovì.
5. Vercelli-Mortara-Cava e Bressana-Broni.
6. Parma-Brescia-Iseo.
7. Mantova-Legnago.
8. Adria-Chioggia.
9. Bologna-Verona.
10. Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione da Lavezzola a Lugo).
11. Piombino-Cornia.
12. Viterbo al tronco Bassano-Borghetto.
13. Macerata-Civitanova.
14. Ascoli-San Benedetto.
15. Teramo-Giulianova.
16. Campobasso-Termoli.
17. Foggia-Lucera.
18. Foggia-Manfredonia.
19. Candela-Fiumara d'Atella.
20. Salerno-San Severino.
21. Avellino-Benevento.
22. Taranto-Brindisi.
23. Zollino-Gallipoli.
24. Valsavoja-Caltagirone.
25. Siracusa-Licata.

*Art.* 11. Il concorso dello Stato alla costruzione delle linee, di cui al precedente articolo, sarà dei 6[10 della spesa fino al costo chilometrico di lire 100,000; dei 7[10 per la parte di spesa oltre le lire 100,000 e fino a 200,000 lire, e degli 8[10 per ogni eccedenza sulle lire 200,000 al chilometro.

Questo concorso del Governo sarà dato:

1° Coll'eseguire l'armamento completo delle suddette linee, escluso l'inghiaiamento;

2° Col corrispondere ai concessionarii, durante il corso dei lavori di costruzione, ed in proporzione del loro avanzamento, i 9[10 del concorso suddetto, dedotto il costo dell'armamento; l'ultimo decimo sarà pagato soltanto dopo il definitivo collaudo della linea.

*Art.* 12. Durante dieci anni, a datare dal 1° gennaio 1879, il Governo del Re avrà la facoltà di concedere per Decreto Reale a Provincie, a Comuni isolatamente o riuniti in Consorzio, a Società o a privati, la costruzione di altre ferrovie secondarie, fino a concorrenza di 700 chilometri, e semprecchè, a giudizio del Governo, ed a norma dell'articolo 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata la pubblica utilità di tali ferrovie.

*Art.* 13. Il concorso dello Stato alla costruzione di queste linee sarà di quattro decimi della spesa fino al costo chilometrico di lire 80,000; dei cinque decimi per la parte di spesa, oltre le lire 80,000 e fino a lire 150,000; e dei sei decimi per ogni eccedenza oltre le 150,000 lire.

Questo concorso sarà dato nei modi stabiliti nel precedente art. 11.

All'atto della domanda, i richiedenti la concessione dovranno dimostrare di avere i mezzi per compiere la costruzione della linea col sussidio governativo, come sopra determinato.

*Art.* 14. Negli atti di concessione delle ferrovie, di cui ai precedenti articoli 10 e 12, sarà stabilito che la proprietà delle linee, dopo la completa loro ultimazione, rimarrà interamente devoluta allo Stato, ed il Governo si obbligherà a provvedere all'esercizio di quelle linee ed a corrispondere ai concessionarii una partecipazione al prodotto netto delle linee stesse, quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso ed il rinnovamento del materiale mobile. Tale partecipazione sarà proporzionale alla quota, per la quale i concessionarii avranno concorso alla spesa di costruzione.

*Art.* 15. Se per la costruzione di alcuna delle linee, di cui agli articoli 3, 5, 10 e 12, vi saranno offerte di concorso per parte degli interessati, maggiori delle quote rispettivamente determinate dagli articoli 4, 5, 11 e 13, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione o della concessione delle linee stesse.

*Art.* 16. Il Governo del Re potrà concedere *all'industria* privata la costruzione e l'esercizio di quelle fra le linee contemplate negli articoli 3, 5, 10 e 12, per le quali, a suo giudizio, la concessione dell'esercizio non perturbi il sistema generale, che sarà da esso adottato per esercitare le reti principali, e purchè ne risultino per la finanza dello Stato oneri rispettivamente non maggiori di quelli indicati negli articoli 4, 5, 11 e 13.

*Art.* 17. Colla iscrizione dei tronchi Aquila-Rieti, Campobasso-Termoli, Campobasso-Benevento negli elenchi contenuti negli articoli 3, 5 e 10 della presente legge, non si intende derogare agli obblighi, che dalle leggi 14 maggio 1865, n. 2279, e 28 agosto 1870, n. 5858, sono stati imposti alla Società delle Ferrovie Meridionali per la costruzione delle linee da Pescara per Aquila a Rieti, e da Termoli, per Campobasso alla linea Foggia-Napoli.

*Art.* 18. Qualora fosse revocata o venisse risoluta la concessione della ferrovia da Palermo a Trapani, fatta al Consorzio delle Provincie di Palermo e di Trapani con Decreto Reale del 27 agosto 1874, n. 2115, si applicherà alla costruzione di quella linea il concorso governativo stabilito nell'art. 11 della presente legge.

*Art*, 19. Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possano far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più economici di costruzione.

*Art.* 20. Le linee di cui agli articoli 10 e 12, e quelle fra le linee dell'articolo 5, il cui esercizio non possa perturbare, a giudizio del Governo, quello della rete principale, potranno essere costruite a larghezza di binario ristretta, rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni indicate dagli articoli 11 e 13, quando esse si colleghino alla rete principale del Regno od alla navigazione lacuale.

Questo concorso si estenderà anche alla spesa per la provvista del materiale mobile; ma i concessionarii, ritenendo la proprietà di quelle linee, saranno obbligati a farne l'armamento e ad esercitarle a loro rischio e pericolo.

Negli atti di concessione di tali ferrovie a sezione ridotta, si potrà permettere che il binario ne sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali.

Per questi tratti, il concorso governativo sarà limitato ad una sovvenzione chilometrica annua di L. 500 per 35 anni.

Per le ferrovie a sezione ridotta interamente isolate, quel concorso non sarà maggiore di annue L. 500 al chilometro per 35 anni.

*Art.* 21. I punti di distacco dalle linee esistenti e l'andamento delle ferrovie da costruirsi dallo Stato o da concedersi in esecuzione della presente legge, saranno determinati per Decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

*Art.* 22. Ai Consorzii di Provincie e di Comuni, che si costituiranno per le ferrovie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª).

*Art.* 23. Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie, indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge sopraccitata 29 giugno 1873.

*Art.* 24. Il Governo del Re è autorizzato:

1° a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale, unito alla presente legge, fra l'Impero germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878 per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo;

2° a prender parte ad un Consorzio per provvedere alla costruzione del tronco Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato nell'articolo 1 del suddetto trattato, e possibilmente pel tempo stesso, in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

*Art.* 25. È autorizzata la spesa di L. 750 milioni per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile.

Questa spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1879 a tutto il 1893, in guisa che gli stanziamenti annui risultino ragguagliatamente di 50 milioni.

*Art.* 26. Per le spese dipendenti da impegni già presi sono stabiliti i seguenti stanziamenti:

| | | |
|---|---|---|
| Esercizio 1879 | . . . L. | 25,000,000 |
| » 1880 | . . . » | 12,000,000 |
| » 1881 | . . . » | 10,000,000 |
| » 1882 | . . . » | 3,000,000 |
| | Totale L. | 50,000,000 |

Per le ferrovie da costruirsi dallo Stato, e di cui all'articolo 2 della presente legge, sono assegnati gli stanziamenti seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| Esercizio 1879 | . . . L. | 10,000,000 |
| » 1880 | . . . » | 19,000,000 |
| » 1881 | . . . » | 18,000,000 |
| » 1882 | . . . » | 18,000,000 |
| » 1883 | . . . » | 16,000,000 |
| » 1884 | . . . » | 13,000,000 |
| » 1885 | . . . » | 10,400,000 |
| » 1886 | . . . » | 7,000,000 |
| » 1887 | . . . » | 3,000,000 |
| | Totale L. | 114,400,000 |

Le somme che, prelevati tali stanziamenti, avanzeranno sull'annuo assegno complessivo di 50 milioni di lire, saranno assegnate per 6 0[0 circa alle costruzioni eseguite dallo Stato, per le ferrovie di cui agli articoli 3 e 5; per 3[10 circa per concorso dello Stato alla costruzione delle ferrovie di cui agli articoli 10 e 12; ed il rimanente per provvista di materiale mobile.

Però quelle somme, che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie.

*Art.* 27. È data facoltà al Governo di emettere, nelle epoche e nei modi che crederà più opportuni, e colle norme che verranno stabilite per Regio Decreto, tanti titoli, fruttiferi al 5 per cento ed ammortizzabili in 75 anni, quanti valgano a far entrare nelle casse dello Stato la somma effettiva di 750 milioni, ripartiti in 15 anni, da erogarsi esclusivamente nelle costruzioni ferroviarie e relative provviste, stabilite dalla presente legge.

*Art.* 28. Su tutte le linee ferroviarie del Regno, le quali, a partire dalla pubblicazione della presente legge, verranno costrutte dallo Stato, sia per intero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti, e che rimangano di proprietà dello Stato medesimo, viene per effetto della presente legge costituita la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione.

*Art.* 29. Le cedole dell'interesse semestrale dei titoli ferroviarii, di cui sopra, verranno ricevute in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza.

I titoli ferroviarii suddetti verranno pure accettati in pagamento del prezzo dei beni demaniali, o come cauzioni o malleverie di contratti o appalti per conto dello Stato, o di servizii ed impieghi governativi, alle stesse condizioni sotto le quali vengono accettate, agli effetti di cui sopra, le cartelle di rendita consolidata 5 per cento.

*Art.* 30. Colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo dovrà presentare annualmente un prospetto degli impegni assunti e delle concessioni fatte in virtù della presente legge.

## L'ESERCIZIO GOVERNATIVO
## delle ferrovie secondarie in Francia

Come abbiamo annunciato nel precedente nostro numero, il *Journal Officiel* ha pubblicato due importanti decreti del Presidente della Repubblica francese, in data 25 maggio p. p., uno per la organizzazione amministrativa, l'altro per la finanziaria delle ferrovie secondarie, riscattate non ha guari ed assunte provvisoriamente in esercizio dallo Stato.

Parecchi giornali di Parigi fanno grandi elogi al Ministro

dei lavori pubblici, perchè negli accennati decreti, come nella relazione che li precede, pose ogni cura a conservare all'esercizio ferroviario il carattere provvisorio ed essenzialmente privato, lasciando impregiudicata ogni questione e senza perturbazione alcuna, nè al servizio interno delle linee riscattate, nè agli altri servizii pubblici.

Noi crediamo quindi opportuno di offrire tradotte ai nostri lettori la suddetta Relazione e le principali disposizioni dei decreti medesimi, richiamando sovr'esse la particolare loro attenzione, nel momento appunto che si sta discutendo nel Parlamento italiano la legge per l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia.

Ecco il testo della Relazione dell'on. De Freycinet:

*Signor Presidente,*

Parigi, 24 maggio 1878.

La legge del 18 maggio corrente, relativa al riscatto di un certo numero di ferrovie secondarie, reca nel suo articolo 4° che, « in attesa di statuire sulle basi definitive del regime a cui verranno assoggettate tali ferrovie, il Ministro dei lavori pubblici ne assicurerà l'esercizio provvisorio coi mezzi che giudicherà i meno onerosi al Tesoro; e che speciali decreti determineranno le condizioni nelle quali si faranno gl'introiti e le spese dell'esercizio provvisorio, nonchè il modo secondo cui dovranno essere giustificati ».

I due progetti di decreti qui allegati, preparati dal Comitato consultivo delle ferrovie (*), hanno per oggetto di soddisfare codesta duplice prescrizione.

Il primo di questi decreti organizza l'amministrazione provvisoria delle linee riscattate, tanto dal punto di vista del loro esercizio, quanto da quello della continuazione dei lavori; il secondo, presentato di concerto col mio collega L. Say, determina le regole da seguirsi nel servizio finanziario dell'esercizio.

Il punto di vista in cui ci siam posti, il mio collega delle finanze ed io, fu quello di creare uno stato provvisorio, che potesse aver fine o durare, a volontà del Parlamento, senza recare alcuna perturbazione, nè nell'insieme dei pubblici servizii, nè nell'interno del servizio stesso da costituire. In una parola, bisognava che questo servizio particolare formasse una specie di appendice alle nostre Amministrazioni pubbliche, che potesse funzionare a fianco di esse *in modo indipendente e senz'altro legame che quello di un controllo esatto e rigoroso.* Ma era necessario che l'autonomia del servizio particolare fosse rispettata, in modo che ad un dato momento, la sua scomparsa, in seguito al ritorno all'industria privata, non esigesse alcun rimaneggiamento, nè spostamento di personale e di attribuzioni. Laonde ogni idea di personale dello Stato destinato all'esercizio delle linee doveva essere allontanata, come pure qualunque confusione tra i prodotti e le spese di questo esercizio col bilancio generale dello Stato. Colla combinazione che noi abbiamo adottata, e che trovasi sviluppata nei decreti, crediamo di aver evitato ogni inconveniente di questo genere, e *resa possibile ad ogni momento la trasformazione che il legislatore ha inteso di riservare.*

Nello stesso tempo, abbiamo ottenuto un altro vantaggio, quello di evitare le complicazioni, alle quali diedero sovente luogo i tentativi di esercizio governativo. Infatti, con ragione si fecero emergere le lentezze e l'incaglio eccessivo che risultano dall'ingerenza diretta dello Stato nei mille dettagli di una operazione in gran parte commerciale. La creazione di un Consiglio di Amministrazione, investito di attribuzioni analoghe a quelle dei Consigli di amministrazione della Società, permetterà allo Stato di tenersi, in qualche modo, al di fuori di una sfera, *che non pare fatta per lui.* Esso non interverrà, come fa, del resto, rispetto alle strade ferrate concesse, che per controllare, approvare le corse dei treni, omologare le tariffe, assicurare l'applicazione delle leggi e dei regolamenti. Per ben segnare quest'ultima parte delle sue attribuzioni, noi abbiamo creduto utile di lasciare sussistere in tutta la sua integrità l'organizzazione del servizio del controllo, quale funziona sulle altre reti.

Il pubblico troverà dunque sulle linee provvisoriamente esercite dallo Stato le stesse garanzie e la stessa protezione, rispetto al personale dell'esercizio, come se codeste linee non fossero passate in altre mani. Esso potrà, in qualunque circostanza, ricorrere alla stessa Autorità e difendere i propri diritti nelle stesse forme e secondo le stesse regole che sulla totalità delle reti francesi.

Noi speriamo di avere così risolto il problema di rendere insensibile per il pubblico la transizione che si effettuerà nelle linee riscattate, non meno di quella che si eseguirà più tardi quando esse faranno ritorno all'industria privata. Non vi sarà di mutato che alcuni funzionarii posti alla testa della direzione, ma tutto il complesso del personale e della organizzazione resterà assolutamente lo stesso.

Poche cose sono da aggiungere rispetto al decreto finanziario. Le sue disposizioni eminentemente tecniche e molto dettagliate si spiegano da sè. Le necessità della Contabilità pubblica obbligano a fissare le prescrizioni per periodi annuali; ma questa non è che una forma, la quale non implica nulla circa la durata reale del sistema.

In attesa che vengano fissate le basi di un regime definitivo, importa di non allontanare il concorso, anche transitorio, dell'industria privata. Per conseguenza, il decreto di organizzazione dispone che il Consiglio d'amministrazione potrà, col consenso del Ministro dei lavori pubblici, stipulare contratti per l'esercizio parziale o totale delle linee. È bene inteso che tali contratti non saranno che provvisorii, in modo da non impegnare la volontà del Parlamento, quando esso verrà chiamato a pronunciarsi sullo scioglimento finale da darsi.

È appena d'uopo aggiungere che i decreti qui allegati, per la loro importanza, furono sottoposti al Consiglio dei ministri, prima di esservi presentati. Oso credere che, dopo questa prova e l'approfondita preparazione ch'essi ebbero in seno al Comitato, voi vorrete con fiducia apporvi la vostra firma.

Aggradite, sig. Presidente, ecc.

Ecco ora le principali disposizioni dei suddetti decreti:

*Art.* 1. Le ferrovie già esercite o da costruire, comprese nella legge del 18 maggio 1878, saranno, man mano della loro consegna allo Stato, considerate provvisoriamente come formanti una sola e medesima rete, col titolo di *Ferrovie dello Stato.*

*Art.* 2. Questa rete provvisoria, ad eccezione delle linee o porzioni di linee i cui lavori d'infrastruttura non sono ancora compiuti, formerà un servizio distinto, che sarà affidato, sotto l'autorità del Ministro dei lavori pubblici, ad un Consiglio d'amministrazione di *nove* membri, nominati con decreto del Presidente della Repubblica.

*Art.* 3. Le linee o porzioni di linee, la cui infrastruttura è ancora da terminare, resteranno nelle attribuzioni dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, incaricata di compierne l'esecuzione,

(*) Questo Comitato è così composto: sig. Aucoc, presidente di sezione al Consiglio di Stato, *presidente;* Collignon, consigliere di Stato; Ozenne, consigliere di Stato, segretario generale del Ministero di agricoltura e commercio; De Cools, generale di brigata, presidente della Commissione militare superiore ferroviaria; Bouchard (Leone), consigliere-capo alla Corte dei conti; De Maisonneuve, ispettore generale delle finanze; Lefébure de Fourcy, ispettore generale delle miniere in riposo; Meissonnier, ispettore generale delle miniere; Martin, ispettore generale dei ponti e strade; Kleitz, ispettore generale dei ponti e strade in riposo; conte De Roolz, ispettore generale delle ferrovie; Chassinat, amministratore delle poste; Gilly, già capo della divisione dell'esercizio delle ferrovie; conte De Franqueville, referendario al Consiglio di Stato; Chaucat, consigliere-capo al Consiglio di Stato.

Inoltre, i signori Conder, sotto-direttore della Contabilità generale al Ministero delle finanze; e Pinchault de la Martinièse, consigliere alla Corte dei conti, hanno preso parte alla preparazione del decreto finanziario.

Queste linee, man mano che sieno compiuti i lavori di infrastruttura, verranno consegnate per sezioni all'Amministrazione della rete provvisoria. Tale consegna si effettuerà secondo le regole adottate in casi consimili per le ferrovie concesse.

Si provvederà poi alla esecuzione dei lavori di soprastruttura e di finimento di primo impianto, a cura dell'Amministrazione della rete provvisoria mediante le risorse accordate dal Ministro dei lavori pubblici ed in conformità alle sue decisioni.

*Art.* 4. Il Consiglio d'amministrazione, di cui all'art. 2, avrà per l'esercizio provvisorio delle linee, e sotto le riserve contenute nel presente decreto, attribuzioni analoghe a quelle dei Consigli d'amministrazione delle ferrovie concesse. Esso avrà specialmente la facoltà:

1° Di nominare o revocare, sulla proposta del Direttore, tutti gli agenti ed impiegati;

2° Di fissare o modificare le tariffe di ogni sorte, colla riserva della omologazione ministeriale;

3° Di approvare i regolamenti relativi all'organizzazione del servizio, alla marcia dei treni, alla polizia ed all'esercizio delle ferrovie e loro adiacenze;

4° Di approvare i contratti relativi ai diversi servizii;

5° Di dirigere l'amministrazione finanziaria in conformità alle regole stabilite col decreto speciale per tale servizio;

6° Di autorizzare qualunque azione giudiziaria.

Un decreto ministeriale stabilirà il modo di funzionare di tale Consiglio, e ne regolerà i rapporti coll'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, nonchè le giustificazioni che dovrà fornirle.

*Art.* 5. Il Consiglio d'amministrazione potrà, coll'autorizzazione del Ministro dei lavori pubblici, stipulare contratti per l'esercizio di una parte o della totalità delle linee della rete. Questi contratti saranno dal Ministro sottoposti all'esame del Comitato consultivo ferroviario.

*Art.* 6. La Direzione dei servizii amministrativi e tecnici sarà affidata ad un Direttore dipendente immediatamente dal Consiglio d'amministrazione, e nominato per decreto del Presidente della Repubblica, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici e dietro il parere del detto Consiglio.

Il Direttore sarà scelto tra' membri dei Corpi dei ponti e strade o delle miniere. Egli assisterà alle sedute del Consiglio d'amministrazione con voto consultivo; ed avrà sotto i suoi ordini il personale dei varii servizii, ad eccezione di quelli che dipendono direttamente dal Consiglio.

In materia finanziaria, avrà le attribuzioni determinate dal decreto speciale, di cui si dirà all'art. 10; stipulerà i contratti, conchiuderà le transazioni; e darà corso alle azioni giudiziarie, in conformità alle deliberazioni del Consiglio d'amministrazione. Farà tutti gli atti conservativi, e firmerà la corrispondenza.

*Art.* 7. L'organizzazione dei servizii comprenderà:

Un capo dell'esercizio, avente tra le sue attribuzioni anche il servizio commerciale;

Un ingegnere in capo del materiale e della trazione;

Un ingegnere in capo della strada e dei fabbricati, incaricato altresì dei lavori di soprastruttura per le linee da aprire all'esercizio, com'è detto all'art. 3.

Questi tre capi-servizio saranno nominati dal Ministro dei lavori pubblici, dietro il parere del Consiglio d'amministrazione.

*Art.* 8. L'esercizio governativo provvisorio si farà secondo le leggi ed i regolamenti in vigore. Esso sarà regolato, senza distinzione di linee, dal Capitolato d'oneri per le ferrovie d'interesse generale, annesso alla legge del 4 dicembre 1875.

Nondimeno le tariffe attualmente adottate sulle diverse linee, in virtù dei primitivi Capitolati d'oneri, continueranno ad essere applicate, finchè sieno regolarmente modificate a termini del titolo V dell'ordinanza del 15 novembre 1846.

*Art.* 9. I prodotti lordi, esposti per linea o per gruppo di linee, secondo le istruzioni che saranno date dal Ministro dei lavori pubblici, dovranno essere regolarmente pubblicati ogni settimana.

*Art.* 10. L'organizzazione del servizio finanziario dell'esercizio governativo provvisorio sara regolata con decreto speciale, sulla proposta dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze.

*Art.* 11. I varii agenti attualmente impiegati sulle linee riscattate, saranno, salvo il caso di cattivo servizio o di soppressione d'impiego, conservati nella posizione che occupano od in altra analoga, conforme alla presente organizzazione. Questi agenti, nonchè quelli che potessero essere addetti in appresso al servizio delle linee riscattate, saranno, durante il loro servizio, considerati come agenti provvisorii governativi.

I funzionarii ed agenti appartenenti alle Amministrazioni pubbliche, che verranno impiegati sulla rete delle ferrovie dello Stato, saranno considerati come in servizio distaccato.

*Art.* 12. Con decreti del Ministro dei lavori pubblici, sulla proposta del Consiglio di amministrazione, saranno determinate:

1° La cifra degli stipendii delle varie categorie di funzionarii ed agenti impiegati sulla rete;

2° La cifra delle indennità fisse, giornaliere, mensili od annuali, assegnate ai diversi impieghi, nonchè l'ammontare delle medaglie di presenza degli amministratori;

3° Le somme che potranno essere distribuite alla fine dell'esercizio, a titolo di premii di gestione o di economia, ai funzionarii ed agli agenti che avranno meglio contribuito al buon andamento del servizio ed ai risultati favorevoli dell'esercizio, senza che però il totale di queste somme possa superare il 2 per 0[0 del prodotto lordo realizzato nell'anno. Queste somme non comprendono i premii di economia ai macchinisti e fuochisti, che vengono fissati dal Consiglio d'amministrazione.

In attesa dei suddetti decreti, i funzionarii ed agenti saranno pagati sulle basi applicate a ciascuna delle linee riscattate, salve le modificazioni proposte dal Consiglio ed approvate dal Ministro.

*Art.* 13. Il controllo dello Stato si eserciterà sulla rete delle linee riscattate, come sulle altre reti d'interesse generale, in conformità all'ordinanza del 15 novembre 1846, dai funzionarii ed agenti del controllo dipendenti direttamente dall'Amministrazione centrale dei lavori pubblici.

*(Omissis)*

Con Decreto del Presidente della Repubblica, in data del 25 maggio, sono poi nominati membri del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato i signori:

Calmon e Beraldi, senatori; Leone Renault e Lebaudy, deputati; Goussard, presidente di sezione al Consiglio di Stato; Leone Bouchard, consigliere-capo alla Corte dei conti; Roy, negoziante, membro del Consiglio superiore di agricoltura, industria e commercio; Lan, ingegnere in capo delle miniere; e Bidermann, ingegnere dei ponti e strade, già direttore dell'esercizio delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo.

E con decreto del Ministro dei lavori pubblici, della data stessa, il senatore Calmon è nominato presidente, ed il sig. Goussard vice-presidente, del suddetto Consiglio di amministrazione.

---

— Su questo argomento leggiamo poi nel *Pays*:

Il senatore Mangini, direttore della Compagnia ferroviaria dei Dombes e del Sud-Est, si è presentato alla Commissione d'inchiesta sulle ferrovie d'interesse generale per fare alla medesima una deposizione, che offre un interesse d'attualità dal puuto di vista dei progetti Freycinet-Gambetta.

Dal deposto del signor Mangini risulta, che la rete di circa 400 chilometri ha costato solamente 100,000 lire per chilometro, alle quali aggiungendo le 253,000, spese per materiali da trasporto, si avrebbe un totale di 155,000 lire per ogni chilometro. Gli azionisti si divisero sempre un 6 0[0 d'interessi.

E adesso il signor De Freycinet riscatta in ragione di 200,000 lire per chilometro ferrovie che trovansi in istato di fallimento e rovina, e con questa bella operazione fa pesare sulla Francia una spesa di un mezzo miliardo.

---

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Marzo 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il prospetto dei prodotti riferibili al mese di marzo 1878, confrontati con quelli del marzo 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale lordo del mese di marzo 1878 (dedotta la navigazione sui laghi) ascese a L. 11,617,359, ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori | L. | 5,103,797 |
| Bagagli | » | 233,079 |
| Merci a grande velocità | » | 1,191,441 |
| Id. a piccola velocità | » | 5,048,376 |
| Prodotti diversi | » | 40,666 |
| Totale | L. | 11,617,359 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 6,775,016 | L. | 6,608,426 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,061,159 | » | 1,034,699 |
| » Romane | » | 2,145,349 | » | 2,153,682 |
| » Meridionali | » | 1,462,260 | » | 1,703,550 |
| » Sarde | » | 74,092 | » | 74,931 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 30,154 | » | 28,864 |
| » Torino-Rivoli | » | 10,562 | » | 9,384 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 13,136 | » | 16,818 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 45,631 | » | » |
| Totale | L. | 11,617,359 | L. | 11,630,354 |

Si ebbe dunque nel marzo 1878 una diminuzione di L. 12,995 in confronto del marzo 1877.

Diminuirono le Ferrovie Romane di L. 8,333; le Meridionali di L. 241,290; le Sarde di L. 839; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 3,682. Aumentarono invece le ferrovie dello Stato di L. 166,590; quelle esercìte dalla Società Austriaca di L. 26,460; la Torino-Lanzo di L. 1,290; e la Torino-Rivoli di L. 1,178; si aggiunsero poi L. 45,631 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel marzo 1877 non erano in esercizio.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel marzo 1877 era di chil. 7960, nel marzo 1878 era invece di chil. 8230, essendosi nel detto mese aggiunti altri 44 chil. agli 8186 del mese precedente, pei due nuovi tronchi Treviglio-Rovato (33), delle Ferrovie dello Stato, e Ponte Galera-Fiumicino (11), delle Ferrovie Romane (2),

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto marzo 1878, in confronto di quelli del 1° trimestre 1877, furono i seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 19,082,222 | L. | 18,865,798 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 3,104,815 | » | 3,019,323 |
| » Romane | » | 6,621,054 | » | 6,233,528 |
| » Meridionali | » | 4,409,327 | » | 5,275,431 |
| » Sarde | » | 211,985 | » | 217,558 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 83,423 | » | 86,436 |
| » Torino-Rivoli | » | 28,586 | » | 27,117 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 40,486 | » | 52,156 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 122,246 | | » |
| Totale | L. | 33,704,144 | L. | 33,777,347 |

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1878 una diminuzione totale di L. 73,203 in confronto dell'eguale trimestre 1877.

Diminuirono le Ferrovie Meridionali di L. 866,104; le Sarde di L. 5,573; la Torino-Lanzo di L. 3,013; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 11,670.

Aumentarono invece le ferrovie dello Stato di L. 216,424; quelle esercìte dalla Società Austriaca di L. 85,492; le Romane di L. 387,526; e la Torino-Rivoli di L. 1,469. Vi si aggiunsero poi L. 122,246 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, che nel 1° trimestre 1877 non erano in esercizio. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di marzo 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 1,815 | L. | 1,843 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,134 | » | 1,106 |
| » Romane | » | 1,297 | » | 1,307 |
| » Meridionali | » | 1,008 | » | 1,174 |
| » Sarde | » | 372 | » | 376 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 942 | » | 902 |
| » Torino-Rivoli | » | 880 | » | 782 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 437 | » | 560 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 426 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,425 | L. | 1,474 |

Si ebbe dunque nel marzo 1878 una diminuzione media di L. 49 in confronto del marzo 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 28; le Romane di L. 10; le Meridionali di L. 166; le Sarde di L. 4; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 123. Aumentarono invece le Ferrovie esercìte dalla Società Austriaca di L. 28; la Torino-Lanzo di L. 40; e la Torino-Rivoli di L. 123.

Il prodotto chilometrico durante il 1° trimestre 1878, confrontato con quello dell'eguale periodo del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 5,140 | L. | 5,271 |
| » esercìte dalla Soc. Sud-Austr. | » | 3,320 | » | 3,229 |
| » Romane | » | 4,015 | » | 3,784 |
| » Meridionali | » | 3,040 | » | 3,638 |
| » Sarde | » | 1,065 | » | 1,093 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 2,606 | » | 2,701 |
| » Torino-Rivoli | » | 2,382 | » | 2,259 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 1,349 | » | 1,738 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 1,142 | » | » |
| Media complessiva | L. | 4,147 | L. | 4,284 |

Si ebbe dunque nel 1° trimestre 1878 una diminuzione media di L. 137.

Diminuirono le Ferrovie dello Stato di L. 131; le Meridionali di L. 598; le Sarde di L. 28; la Torino-Lanzo di lire 95; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 389.

Aumentarono invece le Ferrovie esercìte dalla Società Austriaca di L. 91; le Romane di L. 231; e la Torino-Rivoli di L. 123. —

Quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto generale del mese di marzo 1878 ascese a L. 60,554, cioè con un aumento di L. 2,941 in confronto del marzo 1877; ed il prodotto generale dal 1° gennaio a tutto marzo ascese a L. 159,455, cioè con una diminuzione di L. 5,497 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

(1) Vedi *Monitore* N. 16 a. c.

(2) Benchè il prospetto ufficiale persista nella cifra totale sbagliata, cioè non conforme a quella del novembre 1877, noi ci crediamo in dovere di correggerla di nuovo, e di richiamare un'altra volta l'attenzione della Direzione generale su tali inesattezze. LA RED.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 4 giugno.

L'esame del disegno di legge per l'inchiesta ferroviaria e per l'esercizio delle linee dell'Alta Italia procede molto lentamente in seno alla Commissione parlamentare, e il

lavoro compiuto nelle quattro sedute che ebbero luogo sin qui, è scarso assai, per non dire nullo addirittura. Non si è manco penetrati ancora nel vivo della discussione generale, nè l'intervento dell'on. Ministro dei lavori pubblici all'ultima riunione della Commissione d'ieri bastò a risolvere parecchie questioni preliminari, sollevate dai più noti avversarii della legge. E tali questioni, che si dovette finire per sottoporre al Ministro medesimo sotto forma di quesiti scritti, dovranno attendere qualche giorno la risposta scritta. Si vuol sapere, fra le altre belle cose, note pressochè all'universo all'infuori di alcuni onorevoli membri della Commissione: se il Governo, ripresentando le antiche Convenzioni ferroviarie, intese di provocarne la discussione della Camera; se, prima di deliberare nei Consigli della Corona e di proporre al paese l'esercizio ferroviario della rete dell'Alta Italia per conto dello Stato, abbia cercato intavolare trattative con una Società privata; se si abbia ad interpretare l'articolo primo della legge per l'inchiesta nel senso restrittivo che gli studii e le conclusioni della Commissione debbano limitarsi ai sistemi dell'esercizio privato, o nel senso largo che si possano estendere anche a quelli dell'esercizio governativo.

Le risposte dell'on. Baccarini sono facili ad immaginarsi, e furono in realtà esplicite: negl' intendimenti intimi del Gabinetto Cairoli stava il ripudiare l'eredità delle Convenzioni stipulate dal Gabinetto Depretis, e se, per non disonorare interamente la memoria del suo predecessore, le ripresentò alla Camera, intese di accettarne l'eredità col benefizio dell'inventario, riservato, secondo il di lui concetto, alla Commissione d'inchiesta; col prorogare il contratto d'esercizio della *Südbahn*, si sarebbe venuti meno allo scopo della Convenzione di Basilea, cioè il riscatto della rete dell'Alta Italia, e si sarebbe reso più difficile l'assunto dell'inchiesta; ancora meno facile e meno utile è parso il trovare una nuova Società d'esercizio per brevissimo periodo di tempo. Rispetto, finalmente, al significato dell'articolo primo, l'on. Ministro dichiara apertamente non volere e non potere il Ministero prescrivere limiti alle indagini della Commissione d'inchiesta, qualunque pur fosse la conclusione a cui essa giungesse; ed è specialmente questa risposta che vuolsi essere tornata indigesta a qualche membro della Commissione, di maniera che, per dare maggior tempo alla elaborazione intestinale, fu convenuto di formulare per iscritto il quesito ed aspettarne la risposta parimenti sulla carta.

Nè si cammina con molta maggiore sollecitudine negli Ufficii relativamente all'altro progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie. Di cosidette raccomandazioni d'interesse generale, già se ne conta un ragguardevole numero, e fioccano dalla bocca di ogni onorevole le raccomandazioni d'interesse locale; cosicchè io non ho ancora nessuna ragione per modificare il mio personale avviso, espressovi la settimana scorsa, che il disegno di legge sulle costruzioni ferroviarie ha assai poca probabilità di essere discusso in questo breve scorcio di sessione parlamentare. Non bisogna dimenticare che siamo ai 4 di giugno, e che ordinariamente all'approssimarsi del solstizio d'estate, è un fuggi fuggi degli onorevoli da Roma! —

Bastava soltanto leggere il progetto di legge, stato ampiamente discusso dalla Camera e dal Senato, intorno alla transazione avvenuta tra il Governo e la Società Charles-Picard, ecc.; bastava scorrere rapidamente i discorsi pronunziati in quella occasione dagli on. Depretis e Zanardelli, firmatarii dell' atto di transazione medesima, per persuadersi ch' era stata esplicitamente e formalmente esclusa la liquidazione dei conti relativi all'esercizio delle linee Calabro-Sicule ed alla costruzione della linea Porto Empedocle-Girgenti. Non si comprende dunque come mai l'on. Gabelli, che è pure uno dei *pauci electi* che sanno leggere e scrivere nella materia, abbia commesso lo sproposito d'interrogare il Ministro intorno alle *nuove pretese* della Società Charles-Picard, e si comprenderebbe anche meno ch'egli si ostinasse nella presa cantonata, mutando l'interrogazione in interpellanza. Il componimento che si sta compiendo amichevolmente tra l'Amministrazione dello Stato e la predetta Società non è assolutamente altro che una regolazione di conti, al certo di soverchio invecchiata per quella tristissima e nocevolissima abitudine governativa di lasciar correre gli anni prima di liquidare definitamente un conto, creando serii imbarazzi agli intraprenditori, i quali è ben naturale, e legittimo, ed equo, cerchino almeno qualche risarcimento ai lucri cessanti e danni emergenti, col pretendere gl'interessi sopra capitali, a volta ingenti, rimasti lungamente inoperosi.

Gran mercè se Società o privati sono tanto moderati ed onesti da non sollevare grandi pretese, che, sostenute solitamente dai più celebri avvocati del Foro, incontrano tanto spesso il favore dei tribunali. Che esista un debito dello Stato colla Società Charles per le cause sopraccitate, è cosa già da lungo tempo accordata in massima ed anche in alcuni dettagli; e se esistono tuttora divergenze d'apprezzamento intorno alla straordinarietà od ordinarietà di opere di manutenzione, di ciò non ebbero, nè avranno mai, io credo, ad occuparsi i tribunali; sarà una differenza facile a superarsi mediante il giudizio inappellabile di un arbitrato, e fu quindi prudente ed equa la conclusione dell'on. Baccarini, che lo Stato pagherà soltanto quanto gli sarà provato di dovere. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che nella corrente settimana per parte di una Commissione d'ingegneri governativi e dell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, si procederà alle prove statiche e dinamiche del ponte sul Fella a Ponteperaria sulla ferrovia Pontebbana, costrutto dall'Impresa Industriale italiana di Napoli, di cui è già compiuta la montatura.

---

Ci scrivono da Catania che il 31 maggio p. p. è stata compiuta la costruzione della nuova travata metallica del ponte San Leonardo in Sicilia, ricostrutta dalla Impresa Industriale di Napoli in seguito al disastro avvenuto nello scorso mese di marzo.

Di questa travata si cominciò la fabbricazione nell'opificio di Castellamare il 3 aprile scorso ed il 16 dello stesso mese era già ultimata. Il materiale si trovava quindi a piede d'opera il 4 maggio, e col 31 dello stesso mese n'era compiuta, come abbiamo detto più sopra, la montatura.

Questa rapidità di lavoro fa veramente onore all'industria del nostro paese.

---

In seguito al risultato favorevole della visita di collaudo, effettuatasi il 25 maggio p. p., del ponte sul Serchio, della linea Pisa-Spezia, ne venne autorizzato il transito regolare dei treni sino dal 27 dello stesso mese.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria.** — Leggiamo nel *Diritto* del 3: Ieri alle ore 2 pom. si radunò la Commissione per l'inchiesta ferroviaria, con l'intervento dell'on. Ministro dei lavori pubblici. Il presidente del Consiglio non si potè recare nel seno della Commissione, perchè ammalato.

La Commissione formulò alcuni quesiti al Ministro dei lavori pubblici, i principali dei quali furono i seguenti:

Perchè il Governo ha ripresentato alla Camera le Convenzioni stipulate dal precedente Ministero, e se, così facendo, ha inteso che le dette Convenzioni si debbano discutere dalla Camera?

Ha il Governo tentato di trovare una Società privata, la quale esercitasse la rete dell' Alta Italia durante l' inchiesta?

Qual è il significato intimo dell'art. 1 della legge per l'inchiesta; cioè, gli studii e le conclusioni della Commissione d'inchiesta si debbono restringere a' metodi dell'esercizio privato o si possono estendere anche a quelli dello esercizio governativo?

L'onorevole Ministro rispose esplicitamente che il Governo non accettava le Convenzioni stipulate dal precedente Ministero, e che le aveva presentate solo perchè si trovavano dinanzi alla Camera quando la sessione venne chiusa.

Oppose alle Convenzioni la questione pregiudiziale, dicendo che, secondo il suo concetto, era riservato alla Commissione d'inchiesta l'esame delle dette Convenzioni, come uno degli elementi da formare oggetto de' suoi studii. Quanto alla seconda questione, il Ministro disse che, rivolgendosi alla *Südbahn* perchè continuasse l' esercizio durante l' inchiesta, si sarebbe mancato al fine pel quale erasi fatto il riscatto della rete dell'Alta Italia, e si sarebbe reso più difficile il còmpito dell'inchiesta. E il trovare un'altra Società, che per breve tempo esercitasse quella rete, non era parso al Governo nè facile, nè confacente agli interessi dello Stato. — Riguardo alla interpretazione da darsi all'articolo 1°, il Ministro disse che il Governo rimaneva fedele al principio dell'esercizio privato, espresso nell'art. 4 della legge del giugno 1876, ma che non credeva di poter imporre limiti alle ricerche della Commissione d'inchiesta, e che non si preoccupava delle conclusioni alle quali questa potesse giungere.

Essendo sorta contestazione intorno a quest' ultima risposta, il Ministro pregò la Commissione di formulare per iscritto il relativo quesito, al quale si riservò di rispondere definitivamente anche per iscritto (V. *nostra Corrispondenza da Roma*).

**Costruzioni ferroviarie.** — Lo stesso giornale scrive:

Questa mattina (3) tutti gli Ufficii tennero adunanza straordinaria per continuare l'esame del progetto di legge concernente le costruzioni ferroviarie.

In cinque Uffici, cioè I, II, IV, V e VII, fu posto termine alla discussione generale, e s'incominciò l'esame degli articoli di legge.

Tra le raccomandazioni d'interesse generale si notano le seguenti: che si tenga calcolo degli impegni presi colle leggi del 1865 e 1870; che si veda di modificare la gradualità dei gravami, rendendola meno sensibile fra categoria e categoria; che siano ben determinati e studiati i criterii politici, militari ed economici, dai quali deve scaturire una giusta classificazione delle linee che devono completare la rete stradale ferroviaria; che sieno possibilmente aumentate le traversate dell'Appennino; che si provveda per non gravare i Comuni oltre il limite della loro possibilità economica, aumentando, ove d' uopo, le spese dello Stato per le linee comprese nella terza e quarta categoria.

Infine, che la somma destinata dallo Stato per la spesa delle ferrovie sia annualmente determinata col mezzo della legge del bilancio.

La discussione negli Ufficii continua.

**Ferrovie Romane.** — Leggesi nella *Nazione* del 1°:

Ieri la Corte suprema di Cassazione rigettò il ricorso interposto dalla Società delle Ferrovie Romane contro la sentenza della Corte d'Appello di Firenze, la quale, revocando una sentenza del Tribunale civile di questa città, aveva dichiarato che la deliberazione dell'ultima assemblea generale relativa al reparto della rendita, prezzo del riscatto, non vincolava gli azionisti assenti o dissenzienti.

**Ferrovie in Sicilia.** — In relazione al cenno fatto nel nostro numero precedente sulla discussione sollevata alla Camera dei deputati, a proposito della costruzione delle ferrovie sicilliane, dobbiamo oggi aggiungere: che nella seduta del 28 maggio, l'on. Sella, dopo avere ricordate le antiche quistioni per la scelta delle linee Vallelunga o Due Imere, e dimostrata la necessità di dar tosto mano ai lavori dell'altra linea Canicatti-Caldare già ammessa per legge, propose che nella legge del bilancio fosse aggiunto un articolo autorizzante il Governo alla costruzione del tronco Canicatti-Caldare.

Il ministro Baccarini, dando ragguagli e spiegazioni in proposito, conchiuse col proporre che l'articolo relativo alle suddette linee fosse staccato dal progetto delle nuove costruzioni ferroviarie, per essere discusso ed approvata separatamente, dimostrando con ciò tutto l'interesse del Governo per soddisfare i voti della Sicilia.

Dopo animata discussione, a cui presero parte, oltre gli on. Sella e Baccarini, gli on. Depretis, La Porta, Morana, Minghetti e Rudinì, venne deliberato di passare le suddette due proposte alla Commissione generale del bilancio.

Nella seduta successiva poi l'on. Depretis annunciò che la detta Commissione, veduta l'importanza di quelle due proposte, ne aveva deferito l'esame alla sotto-Commissione pel bilancio dei lavori pubblici, con incarico di riferirne più tardi alla Camera, lasciando frattanto in sospeso l'articolo relativo del bilancio.

— A questo proposito, leggiamo nella *Libertà*:

Oggi (1°) alle ore 11 è stata convocata la Giunta generale del bilancio per discutere sulle proposte della Sotto-Commissione dei lavori pubblici, incaricata di esaminare le mozioni degli on. Baccarini.

Ci si assicura che la Sotto-Commissione, avendo conferito col suddetto Ministro, abbia preparato una proposta che provveda, colla presente legge del bilancio, al compimento della linea centrale da Palermo a Catania, e della diramazione sopra Girgenti per mezzo del tronco Caldare-Canicatti.

— Scrivono poi da Palermo, 29 maggio, al *Diritto*:

[illegible] si sono presentati alla Prefettura gli ingegneri Giordano e Lanino per informare il Prefetto circa il risultato degli studii eseguiti nella regione del Castellaccio. I particolari della loro Relazione restano ancora un mistero; ma il tenore generale del loro giudizio è questo:

Gl'ingegneri Giordano e Lanino hanno trovate insussistenti la maggior parte delle difficoltà messe innanzi dal prof. Mottura; essi però inclinerebbero ad adottare la variante del *tunnel* di Marianopoli, e ciò appunto per evitare fino allo scrupolo qualunque possibilità che si costruisca un'opera, la quale non sia duratura e che non abbia a costare forti somme. Quanto alla linea delle Due Imere, per quanto io sappia, essa non sarà oggetto di studii. E così tutto induce a credere che la linea di Vallelunga possa esser presto messa in esecuzione, e sarà chiusa finalmente una quistione che minacciava di protrarsi all'indefinito.

**Diramazione dalla Ferrovia Ligure all'Arsenale di Spezia** — La *Gazz. Uff.* del 31 maggio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 6 detto mese, che sanziona e promulga la legge, approvata dal Parlamento, relativa alla spesa di L. 122,000 per la costruzione della diramazione ferroviaria dall'Arsenale della Spezia alla Ferrovia Ligure, di cui si è già parlato.

**Ferrovia Barletta-Spinazzola-Potenza.** — Leggiamo nella *Libertà* del 1° corr.:

Sappiamo che in questi giorni è giunta una Commissione dalla provincia di Bari, composta del cav. De Leo sindaco di Barletta, dal dott. Limongelli sindaco di Minervino, e da altri rappresentanti dei Comuni di Andria, Canosa e Spinazzola, ed accompagnata dall'on. Bovio, per fare istanze al Governo perchè sia presa in seria considerazione la linea Barletta-Spinazzola e venga sussidiata nella misura conveniente o necessaria.

Il Ministro dei lavori pubblici, comprendendo tutta l'utilità della linea in discorso, ha date tutte le assicurazioni

in proposito, tanto per la esecuzione del tronco Barletta-Spinazzola, sugli studii approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quanto perchè siano fatti senza ritardo gli studi per prolungare la linea sino a Potenza.

Queste assicurazioni sono state anche date dal Presidente del Consiglio e dal Ministro delle finanze all'on. Bovio.

La ferrovia Barletta-Potenza si allaccerebbe, nella prima delle indicate città, colla linea adriatica, e nella seconda colle ferrovie Calabro-Sicule, traversando nel suo percorso le ubertose provincie di Bari e di Basilicata e congiungendo l'estremo d'Italia con Roma e Napoli.

**Ferrovia Isernia-Campobasso.** — L'*Opinione* ha per telegrafo da Isernia, 2:

Il Comizio popolare, composto delle rappresentanze di 46 Comuni e di tutti gli elettori di questa città, espresse voti ardentissimi al Parlamento ed al Governo per la sostituzione della linea Caianello-Isernia-Campobasso, che fu dichiarata d'interesse nazionale, a quella Benevento-Campobasso di interesse municipale.

**Tramways di Milano.** — Il 29 spirato maggio, ebbe luogo in Milano l'adunanza dei sottoscrittori delle azioni del *tramway* Milano-Sadriano-Magenta-Cuggiono-Castano. Il presidente, conte Aldo Annoni, a nome del Comitato promotore, riferì sull'esito della sottoscrizione, e comunicò all'assemblea la proposta dell'imprenditore signor Belloli, che completerebbe la sottoscrizione, assumendosi l'intera costruzione della linea, a condizioni inferiori dei preventivi.

Dopo breve discussione sostenuta dall'avv. Ruggeri, dal conte Aldo Annoni a nome del Comitato, dall' ingegnere Enrico Horwath, concessionario, venne approvato all'unanimità un ordine del giorno, presentato dall'avv. Campi Emilio, nob. Giulio Venino, ing. Clerici, Margarita ed altri; col quale, preso atto ed accettata in massima la proposta del sig. Belloli, si deferisce l'incarico ad una Commissione di concretarla e ridurla a regolare contratto, e prendere gli accordi definitivi per la immediata riconvocazione dell'assemblea, la nomina del Consiglio d'amministrazione, e la costituzione legale della Società, onde dar principio sollecitamente ai lavori.

Quest' ordine del giorno, che si chiudeva con un ringraziamento al Comitato per l'iniziativa e il molto lavoro fatto, venne approvato all'unanimità dagli azionisti, oltre trecento, presenti.

— Il 1° corr. ebbe luogo la visita di collaudo del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio. Per la Deputazione provinciale eranvi il consigliere ing. Giuseppe Bianchi, il capo-ingegnere della Deputazione stessa, Lavezzari; per la Società del *tramway* (non guarito ancora l'ing. direttore Radice) erano il dott. A. Biraghi ed il sig. Gavazzi, nonchè l'ing. Castiglioni.

La strada fu riscontrata costrutta in modo lodevolissimo, solida, sicura, pel che ne venne concesso l'esercizio. Il ritorno a Milano da Vaprio fu eseguito in un'ora e mezzo senza inconvenienti di sorta, nè pei rotanti, nè pei pedoni.

Giovedì, 6, avrà luogo l'inaugurazione con un numero però relativamente ristretto di inviti, attesa la scarsa capacità dei locali. Sabato, 8, la nuova linea sarà aperta al pubblico.

Il 2 arrivò altra macchina della fabbrica Kraus, ed il 3 doveva arrivare anche quella di Bristol.

— La Società del *tramway* Milano-Saronno-Tradate ha presentato alla Deputazione provinciale di Como la domanda perchè le sia concesso il tracciamento della linea da Tradate a Varese.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*:

Il 29 maggio, il Gran Consiglio di Lucerna ha risolto, alla quasi unanimità, di sospendere la decisione sulla quistione della sovvenzione suppletoria alla Ferrovia del Gottardo.

— Gli Azionisti della Ferrovia del Gottardo, nonchè i Governi dei Cantoni che si sono impegnati di fornire delle sovvenzioni per l'intrapresa del Gottardo, sono convocati per la sesta Assemblea generale ordinaria, che si riunirà il 29 corrente nel Palazzo governativo in Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Presentazione del sesto rapporto di gestione della Direzione e del Consiglio di amministrazione, nonchè del conto del sesto esercizio comprendente l'anno 1877.

2° Nomina della Commissione di revisione dei conti (articolo 31 degli statuti).

3° Rapporto del Consiglio d'amministrazione riguardante la riorganizzazione finanziaria dell'intrapresa della ferrovia del Gottardo.

— Avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana: dal lato di Göschenen m. 29.80; dal lato di Airolo m. 32; in totale m. 61.80, cioè m. 8.80 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* che, non essendo state presentate opposizioni in tempo utile, alla Compagnia delle ferrovie svizzere orientali il Consiglio federale accordò, nella seduta del 21 maggio p.p., due ipoteche su tutte le sue linee:

1ª In garanzia di un prestito di effettivi 70, eventualmente 75 milioni di franchi al massimo, il quale sarà emesso, a seconda dei bisogni, per serie ed impiegato, parte alla conversione o alla estinzione di vecchi prestiti, parte al miglioramento ed al compimento della rete.

2ª In garanzia di un prestito di 28,700,000 franchi, che la Società ha emesso negli anni 1873 e 1876, ed a di cui favore si è obbligata a non emettere dei titoli più favoriti.

— La *Gazz. Ticin.* reca poi quanto segue sulla seduta del 27 maggio p. p. al Consiglio federale:

Essendo trascorso il tempo prescritto per inoltrare delle domande di *referendum* contro la legge suppletoria del 14 febbraio scorso circa la variazione dell'art. 9 sulla legge ferroviaria, e contro la legge federale del 18 febbraio scorso concernente la polizia sulle ferrovie, senza che siasene fatto uso, amendue le leggi sono dichiarate, a tenore dell'art. 89 della Costituzione, in vigore ed esecutorie dal 15 giugno prossimo in poi.

— Il sig. ingegnere in capo Dapples, ispettore tecnico del Dipartimento delle ferrovie, venne designato per partecipare ad una Conferenza con delegati francesi circa il raccordamento della strada ferrata Ginevra-Annemasse colla rete ferroviaria francese. Il Consiglio di Stato di Ginevra vi si farà rappresentare per mezzo di un suo membro, il signor Chauvet.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei Deputati un progetto di legge, che autorizza le spese necessarie per parecchie linee. Alcune di queste linee furono già dichiarate di utilità pubblica, e lo Stato deve eseguirne i lavori, ma non vi fu ancora assegnato alcun fondo speciale. Sono queste le linee da Chateaubriant a Rennes, con diramazione verso Vitré, da Ploërmel a Caulnes, da Port-de-Piles a Port-Boulet ed a Preuilly, da Bugy a Laruns e Port-d'Isigny sulla linea da Caen a Cherbourg.

Altre linee, che importano una spesa di 4 milioni, sono comprese in un progetto di legge presentato alla Camera, ma non ancora votato; e sono le linee da Mirecourt a Chalindrey, da Mende al Puy, da Ajaccio ad Ucciani e da Bastia a Corte.

Inoltre un progetto, che sarà in breve presentato, domanderà i fondi pegli studii dipendenti dalla classificazione delle linee della rete complementare: studii che si devono eseguire al più presto possibile.

Per tutte queste spese, il Ministro domanda un credito di 8,400,000 franchi sul bilancio del 1878.

**Ferrovie dalmate.** — Un deplorevole accidente, scrive l'*Avvenire* di Spalato, avvenne mercoledì scorso alla Stazione di Dornis. Un treno passeggieri stava per partire

per Spalato, allorchè un viaggiatore vide discendere da Siveric un altro convoglio, e diede subito l'allarme: i vagoni furono vuotati in pochi secondi. Ecco cosa era accaduto: Alla Stazione di Siveric si trovavano una trentina di carrozzoni di carbone vuoti, le cui ruote erano state, come prescrivono i regolamenti, assicurate da travicelli. Malgrado questa precauzione, il vento fortissimo che soffiava smosse i vagoni, che, rotti i sostegni di legno, si misero a correre per la rapidissima discesa con una velocità di forse 60 chilometri all'ora. Fu l'affare di pochi secondi. Alla Stazione di Dornis il cambio era stato dato ai binarii, in modo che questo uragano di ferro non poteva urtare il treno passeggeri, dovendo entrare nel secondo binario.

Sfortunatamente, un viaggiatore era disceso appunto su questo binario, e tenendo un suo figliuoletto di 10 anni tra le braccia, guardava dalla parte opposta a quella donde veniva il pericolo, e non sapeva farsi ragione degli allarmi della folla. Le grida e le esortazioni degli altri passeggieri non valsero a smuoverlo di là: egli era come paralizzato dalla paura. Infine tutta quella massa di ferro gli arrivò addosso alle spalle, quando non aveva più tempo di salvarsi. Il fanciullo era stato dall'urto gettato una dozzzina di passi più in là della rotaia: il padre rimase schiacciato sotto le ruote; egli non era più che un'informe massa di carne sanguinante. Il ragazzo riportò nella caduta delle gravi contusioni al capo, ma non si dispera di salvarlo.

**Ferrovie russe.** — Notizie private che si hanno da Galatz recano che da una diecina di giorni il Governo russo ha ordinato di fare degli studii per la costruzione d'una nuova linea ferroviaria, che congiunga la Stazione di Berlad ad un punto da determinarsi delle ferrovie russe nella Bessarabia. Questa linea toccherebbe Iepureni e Falcin, varcando il Pruth, in questo ultimo tronco. I lavori preparatorii sarebbero di già incominciati.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 12 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 31 mese stesso), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Cajazzo (prov. di Caserta) col titolo di *Banca mutua popolare di Cajazzo*, col capitale nominale di L. 10,000, diviso in 400 azioni da L. 25 ciascuna e colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Padova col titolo di *Banca mutua popolare di Padova*.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Roma, col titolo di *Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili*, colla durata di 40 anni decorrendi dal 23 ottobre 1864, e col capitale di L. 20,000,000, divisi in 80,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con R. Decreto del 16 detto mese (*Gazz. Uff.* del 1° corr.) è approvato il nuovo statuto della Società per ordinarie operazioni di credito, anonime per azioni nominative, sedente in Lucca col titolo di *Banca di Credito Toscano*, colla durata di anni 30 decorrendi dall'11 maggio 1873, e col capitale nominale di L. 500,000 diviso in 5000 azioni da L. 100 ciascuna.

**Porto di Palermo.** — La *Gazz. Uff.* del 31 maggio p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 26 detto mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento, relativa alla spesa di L. 50,000 per lo ampliamento del fabbricato ad uso della Capitaneria del porto di Palermo, di cui si è già parlato.

**Ufficii telegrafici.** — Il 19 corrente in Giojosa Jonica (provincia di Reggio Calabria) ed in Sale (provincia di Alessandria), il 22 in Parenti (prov. di Cosenza), ed il 29 in Viggiù (provincia di Como), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Concessioni di miniere.** — La *Gazz Uff.* del 25 corr. annuncia che con R. Decreto, in data 9 mese stesso, la miniera di calamina della *Dossena Gialla*, posta nel Comune di Dossena (provincia di Bergamo), è stata concessa alla Ditta W. Goodal Gibson e fratelli Modigliani, di Livorno.

— Con altro R. Decreto di egual data, l'area della miniera *Boratella* 2ª, in Comune di Mercato Saraceno (provincia di Forlì), è stata ampliata e portata ad ettari 44 98 in favore della Società generale degli zolfi, residente a Parigi, proprietaria della miniera.

**Palazzo dell' Esposizione permanente in Roma.** — Se le nostre informazioni sono esatte (dice la *Libertà* del 30 maggio), stamane la Commissione giudicatrice del progetto pel Palazzo dell'Esposizione ha trasmesso il suo rapporto al Ministro dell'istruzione pubblica.

Per quel che sappiamo, la Commissione, dopo aver preso in lungo esame tutte le proteste ed osservazioni, e la relazione della Giunta di Belle Arti, ha dettagliatamente confutata ogni cosa; e riconoscendo all'unanimità la validità del verdetto che già emise nel marzo p. p., ha proposto di nuovo il progetto n. 50 pel conferimento del premio già assegnato nel programma di concorso.

**Monumento a V. E. in Roma.** — Leggiamo nei giornali di Roma, che la mattina del 30 maggio si è riunita nel Palazzo della Consulta, sotto la presidenza dell'on. Cairoli, la Commissione nominata dal Senato, dalla Camera e dal Municipio di Roma per l'erezione di un monumento nazionale al Re Vittorio Emanuele in quella città.

Erano presenti quasi tutti i signori Commissarii, non che il ff. di Sindaco.

La Commissione, dopo una breve esposizione fatta dal Presidente, addivenne alla nomina d'una Sotto-Commissione, incaricata di esaminare le idee che prevalgono in generale circa l'esecuzione del monumento.

Anche nella Sotto-Commissione fu chiamato a farne parte un rappresentante del Comune.

La Sotto-Commissione si riunirà subito, e fra qualche giorno riunirà di nuovo la Commissione generale per riferirle sull'incarico ricevuto.

**Macchina Vellani.** — Scrivono da Palermo all'*Italia Militare* del 28 maggio:

Il tenente veterinario Vellani Ferdinando, del 10° artiglieria, ha presentato al signor Generale comandante al divisione di Palermo una macchina da lui ideata, da sostituire al mantice per le fucine dei maniscalchi.

Il prelodato signor Generale ha ordinato sieno fatti esperimenti nell'arsenale di Castellammare, sotto la direzione di una Commissione composta di un maggiore del Genio, di un capitano d'artiglieria, di un capitano di cavalleria, coll'intervento dei maniscalchi del presidio e dell'inventore per dare schiarimenti.

La macchinetta del Vellani ha corrisposto, a quanto pare, alla aspettativa, perchè:

*a*) Emette una colonna d'aria più che sufficiente per il bisogno di un maniscalco, e qualora la si volesse di maggior forza, non vi è che d'ingrandire il volantino di qualche centimetro;

*b*) Essendo tutta di ferro, sfida qualunque intemperie, senza punto alterarsi;

*c*) Occupa pochissimo spazio, 50 centimetri di lunghezza 25 di larghezza, 30 di altezza;

*d*) Pesa solamente 30 chilogrammi, ed il suo prezzo è alquanto inferiore a quello dell'attuale mantice.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

**Rare furono,** nella scorsa settimana, le transazioni nei valori ferroviarii: le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 347 al 350; le Obbligazioni relative tra il 249 e 248.50; i Buoni invariati sul 579.

Le Sarde, della serie A, si tennero sul 245; quelle della serie B, sul 258.50.

Le Pontebbane a 382 circa. — L'Alta Italia a 265.

A Parigi, le Lombarde da 152 salirono a 162; le Obbligazioni da 242 a 244.

Le Vittorio Emanuele da 236 a 240. Le Azioni delle Ferrovie Romane quotate a 71 e 72; le Obbligazioni a 260 e 262.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Barletta.** — 39° estrazione del 20 maggio 1878.

*Obbligazioni rimborsabili in L. 100 cadauna.*

Serie 243 e 569 dal N. 1 al 50.

*Obbligazioni premiate.*

| Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3702 | 34 | 20,000 | 322 | 30 | 100 | 2780 | 22 | 100 |
| 511 | 2 | 2,000 | 365 | 6 | 100 | 2934 | 31 | 100 |
| 3689 | 47 | 500 | 547 | 48 | 100 | 2943 | 3 | 100 |
| 4558 | 28 | 500 | 1275 | 46 | 100 | 3825 | 9 | 100 |
| 1170 | 24 | 400 | 1352 | 24 | 100 | 4371 | 35 | 100 |
| 4293 | 13 | 400 | 1466 | 16 | 100 | 4849 | 20 | 100 |
| 387 | 38 | 300 | 1493 | 19 | 100 | 4902 | 39 | 100 |
| 4425 | 38 | 300 | 2102 | 45 | 100 | 5136 | 5 | 100 |
| 245 | 33 | 100 | 2492 | 11 | 100 | 5253 | 29 | 100 |
| 280 | 40 | 100 | 2594 | 42 | 100 | 5457 | 5 | 100 |

*(Seguono i premii da L. 50).*

Il pagamento dei rimborsi e premii verrà eseguito, a partire dal 20 novembre 1878, a Barletta presso la Cassa del Comune, colla trattenuta della tassa di ricchezza mobile e di circolazione.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 agosto 1878 col primo premio di L. 50,000.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima Romana per lo scavo e commercio di marmi e materiali da costruzione e decorazione** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 16 corr. in Roma (via Flaminia, 80), per udire il rapporto dei sindaci sull'esercizio 1877, e del Consiglio d'amministrazione sullo stato sociale, per deliberare sopra interpellanze e proposte di scioglimento, e per le nomine relative e modificazioni allo statuto sociale.

**Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corr. in Padova (via Eremitani, 3306), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del bilancio e dividendo del 1877, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1878.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società Anonima della ferrovia Vigevano-Milano.** — Dal 1° corr. presso la Banca popolare di Milano, si pagano agli azionisti L. 6.50 per azione, come dividendo dell'esercizio 1877.

Tra tutte le malattie che danno il loro contingente al bollettino dei decessi, la più comune, la più disperante per le famiglie, quella che ogni giorno cagiona maggiori mortalità, è senza dubbio la tisi polmonare.

Sperimenti fatti dapprima a Bruxelles e rinnovati di poi un poco da per tutto, danno per prova che il catrame, che è un prodotto resinoso del pino, ha un'azione delle più notevoli e più felici sui malati affetti da tisi e da bronchitide.

Il miglior modo d'adoperare il catrame è sotto forma di capsule. Le *capsule di catrame di Guyot* sono addivenute un rimedio popolare in questo genere di malattie. La dose ordinaria è di due o tre capsule da prendersi al momento di ogni pasto. Il benessere si fa sentire rapidamente.

Per evitare le numerose imitazioni, esigere la firma Guyot stampata in tre colori sul cartellino della boccetta.

*DEPOSITO in Torino presso D. Mondo e nelle farmacie Taricco cav. Francesco, Masino cav. G. B., Avvienna Giovanni ed Anglesio Vincenzo, Damiani Giovanni, farmacia Centrale.* (Comunicato).

CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 21ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 21 *al* 27 *maggio* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3512 | 3438 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 773,853.60 | 825,163.60 | » | 51,310.00 |
| Merci a grande velocità . . | 205,392.60 | 204,411.10 | 981.50 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 866,809.60 | 905,608.06 | » | 38,798.46 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,846,055.80 | 1,935,182.76 | » | 89,126.96 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,824.40 | 17,773.50 | 50.90 | » |
| Totale della settimana . . . | 1,863,880.20 | 1,952,956.26 | » | 89,076.06 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 27 *maggio* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 14,167,233.75 | 13,963,077.60 | 204,156.15 | » |
| Merci a grande velocità . . | 4,136,818.20 | 4,006,106.85 | 130,711.35 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 16,572,183.34 | 16,921,379.74 | » | 349,196.40 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 34,876,235.29 | 34,890,564.19 | » | 14,328.98 |
| Navigazione sui laghi . . . | 302,510.25 | 315,783.64 | » | 13,237.39 |
| Totali . . . . . . . . | 35,178,745.54 | 35,206,347.83 | » | 27,602.29 |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 21ª settimana . . . . . | 523.56 | 561.09 | — 37.53 | — 6.69 |
| Prodotti totali . . . . . . | 9,930.59 | 10,148.51 | —217.92 | — 2.15 |

## Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *aprile* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 471,989.35 | 326.41 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 578,041.16 | 399.75 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 106,051.81 | — 73.34 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 5,949,264.48 | 4,114.29 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 7,005,743.41 | 4,844.91 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,056,478.93 | — 730.62 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,145.— | 146,002.20 | 127.51 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,076.— | 153,125.73 | 142.31 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 69.— | — 7,123.53 | — 14,80 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,140,11 | 2,300,879.19 | 2,018.12 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.— | 2,234,879.47 | 2,077.03 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 64.11 | + 65,999.72 | — 58.91 |

## Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,646 | 533,609.37 | 16,903.76 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 451,355.57 | 14,298.09 |
| Differenza ( in più . . . | — | 82,253.80 | 2,605.58 |
| ( in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1878 . | 1,646 | 5,290,300.40 | 16,758.87 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 4,777,383.64 | 15,134.04 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 512,916.76 | 1,624.83 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6982 | 8,555.94 | 20180 | 31,519.55 |
| Bagagli e cani. | 142 | 122.12 | 559 | 609.56 |
| Merci a G.V. .. | 941 | 773.18 | 3304 | 3.138.32 |
| Merci a P.V. .. | 806 | 6,734.10 | » | » |
| Introiti diversi. | » | 3,738.19 | » | 271.51 |
| Totale L. | 8871 | 19,923.49 | 24043 | 35,538.94 |

## Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione dell'ex-Convento Santa Chiara ad uso del Distretto militare di Vercelli, per l'importo di L. 52,000. Lavori da eseguire in 200 giorni. Deposito L. 5200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di edificii ad uso di Deposito-franco, con sistemazione della diga rettilinea ecc. per il complessivo importo di L. 1,167,509.41. Deposito interinale L. 35,000 in valuta legale; cauzione definitiva lire 100,000, idem o rendita D. P.

— Il 13 d.o mese, presso il Municipio di San Remo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di due vie in Pian di Nave, in diminuzione dell'importo di L. 72,202.24, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire in 250 giorni. Deposito L. 10,000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo incanto per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco d'alveo denominato Acqua Dolce, nonchè dei canali Sbauzone e Jannazzo, ecc., in diminuzione dell'importo di L. 42,439.52, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 2800 in denaro o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione ordinaria novennale del tratto di strada provinciale dalla Crocetta sull'Emilia all'imbarco del Grugno, per l'annuo canone di L. 4,867,96. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 486.79 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione ordinaria novennale del tratto di strada provinciale dal Grugno al Po contro Isola Pescarola, per l'annuo cannone di L. 8,188.83. Manutenzione duratura come sopra. Deposito interinale L. 818.88 come sopra; e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Alatri, se terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione a carceri mandamentali di una parte del fabbricato comunale, già Convento di S. Francesco, per l'importo di L. 8948. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito L. 894.81 in valuta legale, oltre una benevisa sicurtà solidale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pozzuoli (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal detto Comune al tenimento di Marano, per l'importo di L. 51,000. Deposito interinale lire 1000; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada nazionale da Termini a Taormina per Nicosia, compresa fra Salicà e l'abitato di Sant'Antonio, della lunghezza di m. 5900, colla costruzione d'un ponte in muratura a 13 arcate sul torrente Termini, per la presunta somma complessiva di L. 397,100. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di 4 chilometri di strada provinciale fra San Piero sopra Patti a Randazzo, per l'importo di L. 74,800. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

## AVVISO D'ASTA

### per l'approvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all' acquisto di alcune specie di tabacco in foglia col mezzo della concorrenza, ed in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 4 marzo 1878,

**Notifica:**

Che il giorno 21 del p. v. mese di giugno, alle ore 1 1[2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere dell' ultimo raccolto 1877, conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l' Amministrazione centrale della Regìa. Quelli dell' Ohio, del Maryland e del Seed-Leaf Ohio, saranno altresì ostensibili presso l'Agenzia consolare a Baltimora e quelli dell' Ungheria presso il Console d'Italia a Budapest.

Detti tipi, cioè: Ohio, Maryland, Seed-Leaf Ohio ed Ungheria sono depositati presso i detti Consolati a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi in base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della Presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti e ciascun piego conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall' applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall' offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione per ogni singolo lotto, e

senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la rispettiva fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sieno migliori delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento del relativo lotto, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura del rispettivo lotto, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni.*

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

## Tabella dei lotti

| SPECIE DELLA FOGLIA, QUANTITÀ IN CHILOGRAMMI e loro specificazione per tipo | | | | MAGAZZINO di consegna | EPOCA della consegna |
|---|---|---|---|---|---|
| Lotto 1° — Ohio | Ch. | 270,000 | 20,000 tipo A<br>250,000 » C | Sampierdarena | Da settembre a novembre 1878, nè prima nè dopo di detta epoca. |
| Lotto 2° — Maryland | » | 160,000 | 10,000 » A<br>150,000 » C | Idem | |
| Lotto 3° — Seed-Leaf Ohio | » | 400,000 | tipo unico | Idem | |
| Lotto 4° — San Domingo | » | 100,000 | idem | Livorno | |
| Lotto 5° — India Poolak | » | 300,000 | idem | Sampierdarena | |
| Lotto 6° — Alsazia | » | 400,000 | idem | Idem | |
| Lotto 7° — Olanda fascie sigari | » | 50,000 | idem | Livorno | |
| Lotto 8° — Ungheria | » | 800,000 | 300,000 tipo A<br>500.000 » C | Venezia | |

*Roma*, 10 *maggio* 1878.

*Il Consigliere d'Amministrazione*
VERDURA.

*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

**ACCIAIO** vecchio in genere, ed in lime di rifiuto . . . . . . . . . . . . Chilogr. 8,000 circa
**BRONZO** in limatura e tornitura e da rifondere . . . . . . . . . . . » 17,000 »
**CERCHI** di ferro . . . . . . . . . . » 127,000 »
**CERCHI** d'acciaio . . . . . . . . . » 46,000 »
**FERRO** vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, da lavoro, gratelle ecc. » 134,000 »
**GHISA** da rifondere . . . . . . . . » 21,000 »
**RAME** da rifondere e in limatura e tornitura . . . . . . . . . . . » 16,000 »
**GOMMA** elastica fuori servizio . . . . » 7,000 »
**ZINCO** da rifondere, **Assi** sciolti a gomito e **Ottone** da rifondere. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 Giugno and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati **entro il mese di giugno corrente** e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 giugno 1878.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

Anno XI. Mercoledì 12 Giugno 1878 N.° 24.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.



Sommario delle Materie — *Nuove costruzioni ferroviarie. Relazione ministeriale — Convenzione suppletoria per la Ferrovia del Gottardo — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

### RELAZIONE MINISTERIALE

Ecco il testo della Relazione ministeriale, che precede il progetto di legge pubblicato nel nostro numero precedente, per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno:

Signori! — Se noi volgiamo lo sguardo allo stato in cui si trovavano le ferrovie italiane alla fine del 1860, e le confrontiamo colle condizioni presenti, certo non possiamo astenerci da un sentimento di compiacenza nel considerare i risultati ottenuti, nel breve corso di nemmeno 18 anni, nell'ardua impresa di rannodare fra loro con rapidi mezzi di comunicazione le varie parti del nuovo Regno. Alla fine del 1860, l'Italia non noverava che 2189 chilometri di ferrovia in esercizio nell'Italia continentale, sprovvista affatto essendone quella insulare. E queste ferrovie erano inoltre irregolarmente ripartite nelle varie parti della penisola; formavano quattro gruppi isolati nella superiore, nella centrale e nell'inferiore Italia: gruppi disgiunti l'uno dall'altro, con incompleto collegamento colle reti degli Stati finitimi, essendochè le strade ferrate del Veneto solamente comunicavano con quelle austriache pel passaggio del Semmering. Mancavano perciò le ferrovie italiane del requisito massimo, che rende tanto utile all'umano consorzio tale mezzo di comunicazione, e senza il quale ne scemerebbe di gran lunga l'importanza. I piccoli gruppi delle ferrovie italiane del 1860 tutt'al più potevano valere ad un servizio regionale abbastanza soddisfacente nell'alta Italia, ma insufficientissimo nella centrale e nella bassa. E di più, l'inegualissima distribuzione di strade ferrate, corrispondente a 7 metri per chilometro quadrato di territorio e ad 84 chilometri per milione di abitanti, faceva sì che nel 1860 il suolo di ben 34 provincie, la metà meno una di quelle che ora costituiscono l'intero Stato, non era ancora solcato dalle strade medesime.

Nel decennio 1861-1870, la nostra rete si accrebbe di 4000 chilometri, portando al triplo gli accennati rapporti per superficie e popolazione, e le provincie senza strade ferrate si ridussero a 9; la potenzialità ferroviaria si era inoltre accresciuta di molto, essendosi raggiunto un migliore collegamento delle varie reti della penisola fra loro e coll'estero.

Aggiungendo quanto fu costruito in seguito, alla fine del 1877 avevamo 8213, ed oggi abbiamo 8263 chilometri in esercizio, dei quali una certa parte è pur data alle isole di Sicilia e di Sardegna, mentre tre sole provincie sono mancanti ancora del beneficio tanto desiderato. Ma grande e maggior progresso riscontriamo nell'allacciamento delle nostre reti a quelle delle nazioni vicine. Mediante due linee già costruite ed in esercizio, comunichiamo coll'Austria-Ungheria; due sbocchi abbiamo pure verso la Francia; e non è lontano il tempo in cui nuove strade ferrate, largamente sussidiate dall'Italia, apriranno al nostro commercio novelle vie verso i mercati della Svizzera, della Germania e dell'Austria, attraverso le Alpi Elvetiche e le Giulie.

Numerose ferrovie solcano in tutti i sensi la vasta e ricca valle del Po, sovrapassando con 7 grandi ponti il nostro massimo fiume.

Due linee litorali si distendono lungo le nostre coste occidentali ed orientali, raggiungendo da questo ultimo lato l'estrema punta meridionale della penisola. Tratti non brevi di una grande arteria interna trovansi già costruiti; e diverse linee, traversando l'Appennino in sei diversi punti, rannodano fra loro e con quella interna le grandi ferrovie litorali, le quali allacciamo il movimento commerciale di numerosi porti.

E attenendoci alle ultime statistiche, tanto sulle ferrovie, quanto sulle popolazioni, noi abbiamo oggi metri 28 di sviluppo per chilometro quadrato di territorio, e chilometri 297 per milione di abitanti, od in quel torno.

*Indicazione generale delle linee principali necessarie al compimento della rete ferroviaria.* — Ma se, invece di istituire questo confronto fra le presenti condizioni della nostra rete, e quelle in cui essa si trovava prima della costituzione del Regno, noi esaminiamo invece ciò che manca alla nostra potenza ferroviaria per renderla adeguata ai bisogni politici, militari e commerciali della Nazione, sorge quasi uno sgomento nel riconoscere come il molto che si è fatto sia ancora assai poco in confronto di quello che rimane da fare.

Infatti, pur non ripetendo che tre provincie ancora, Bel-

luno, Trapani e Sondrio, non sono provvedute d'un solo metro di strada ferrata; e tacendo che per altre quattro, quantunque intersecate da ferrovie, la vaporiera deve tuttora giungere al loro capoluogo, ci rimane da costruire sulla sinistra del Lago Maggiore una linea, che, partendo dal confine svizzero presso Pino, colleghi il valico alpino del San Gottardo alla rete italiana, avendo ad obbiettivo principale il primo dei nostri emporii commerciali, il porto di Genova. E anche dopo questa linea, che dobbiamo eseguire secondo i patti stabiliti a Berna il 15 ottobre 1869 e approvati con legge del 3 luglio 1871, n. 311, varie altre esigenze esistono per nuovi e simili tronchi internazionali, destinati a porre in grado il nostro commercio di usufruire di nuove vie ferrate attraverso la catena alpina, od anche a migliorare l'accesso alle esistenti. Fra queste linee basta accennare quelle da Bassano a Trento, del Sempione, del Monte Bianco, da Cuneo a Nizza per Ventimiglia, per le quali sono stati presentati progetti meritevoli di considerazione. Ma ad esse i nostri mezzi economici non ci permettono per ora di provvedere, e d'altra parte, anche potendolo, dovrebbero precedere trattative internazionali cogli Stati limitrofi, innanzi di disporre pel loro eseguimento.

E ciò non basta: la nostra grande viabilità ferroviaria ha ben altre lacune. Il sistema delle linee litorali italiane, bene o male che fosse immaginato fino dall'origine, fatto è che presenta ancora una grande discontinuità lungo il versante tirreno, nelle provincie di Salerno, di Potenza e delle tre Calabrie.

Ma, se pei riguardi commerciali il trovarsi i nostri centri d'attività marittima, la Capitale stessa, lungo lo sviluppo delle nostre coste può avere di qualche guisa giustificata la convenienza di queste linee litorali, passando invece alle esigenze militari, tutti i nostri più competenti strategici sono d'accordo nel ritenere tali linee affatto esposte ad un colpo di mano nemica, che può interrompere le comunicazioni delle varie parti della penisola fra loro ed anche colla Capitale stessa. Da ciò la necessità del compimento di almeno una linea del tutto interna, d'una linea così detta dorsale, che corra quasi a cavaliere dell'Appennino. Ed anche facendo astrazione dal concetto strategico, una tale linea interna che, movendo dalle Alpi, giungesse alla linea Eboli-Potenza, collegando un gran numero di capoluoghi e provvedendo ad una grande quantità di interessi locali, essendo l'unica via di comunicazione interna fra il mezzogiorno ed il settentrione, per paesi che non hanno il vantaggio di una comunicazione marittima, avrebbe tutti i caratteri di un grande interesse, anche sotto l'aspetto economico. Ma qui pure uno sguardo, dato alla icnografia della nostra viabilità ferroviaria, ci appalesa quanto rimanga di via a percorrersi per avere continua e soddisfacente una tale linea interna. Dalla Porretta alla Nera, per Firenze e Perugia, noi la troviamo già pronta; e prolungandola da Terni a Rieti sino ad Aquila, potremo condurla a Sulmona, avvalendoci d'un tratto già costruito. Da Sulmona virtualmente la linea proseguirebbe per Castel di Sangro, Isernia, Campobasso, Benevento, Avellino, San Severino, Eboli, dove troverebbe il tratto oramai compiuto, che per Potenza discende al Jonio. Fatta però la debita parte alle nostre condizioni finanziarie, è pur giuocoforza rinunciare per ora a questo disegno, che può dirsi ideale, e limitarci ad ottenere, giunti a Sulmona, una linea coperta dalla regione de' Marsi al Jonio, usufruendo di taluni tronchi già costruiti, oppure che altre considerazioni ci impongono di costruire.

Infatti, noi per la valle dell'Aniene dovremo collegare Roma colla linea dorsale d'Aquila-Sulmona, e questo collegamento toccherà Avezzano. Avvece dunque di continuare per Sulmona attraverso gli Abbruzzi e il Molise, piegheremo da Molina o da altro punto conveniente verso Avezzano, e quindi per un'altra diramazione che pur dovremo costruire, da Avezzano a Roccasecca od a Ceprano (la quale diventa anche la più diretta via del commercio non pure abruzzese, ma dell'Italia centrale con Napoli), faremo capo alla linea Roma-Caserta, la quale, se non al tutto interna, pure corre a sufficiente distanza dal mare. Continuandone la direzione, arriveremo a San Severino; e qui per mantenerci ad una qualche distanza dal litorale, dovremo da San Severino condurre per diretto tracciato la ferrovia ad Eboli, dove si troverebbe infine la linea arteriale da Potenza al Jonio. Se non che, a questo tronco ultimo dobbiamo per ora rinunciare ed accontentarci di giungere da San Severino ad Eboli per Salerno, approfittando appunto del tratto San Severino-Salerno che verrà costruito. È ben vero che a Salerno la linea avrà un punto di tangenza col litorale; ma quando le condizioni finanziarie nostre lo permetteranno, od urgenze militari lo esigeranno, si potrà sempre evitarlo col piccolo tratto San Severino-Eboli, come pure si potrà pensare ad unire con linee sussidiarie interne la ferrovia potentina al cuore delle Calabrie, Cosenza. Ed in avvenire sarà certamente necessaria un'altra linea interna tra Foggia e la ferrovia Torremare-Potenza-Eboli, prolungando, fino all'incontro di questa, quella da Candela alla Fiumara d'Atella, contemplata nel presente progetto di legge.

Il collegamento della Capitale colla linea Aquila-Sulmona, che si protenderà sino all'Adriatico per l'attuale linea che corre lungo la valle del Pescara, darà così un nuovo valico appenninico, ed altro se ne aprirà colla linea da Campobasso a Benevento.

Ma, quantunque ben sei di questi valichi appenninici, come già si disse, ne conti presentemente l'Italia, pure la forma allungata della penisola non può accontentarsene. Ed infatti, dai Giovi alla Porretta corrono ben 175 chilometri a linea di aria, ed altrettanti od in quel torno ne corrono dalla Porretta a Fossato. Questi tre valichi non bastano, quando si pensi che essi racchiudono colle litorali e colle centrali emiliana e toscana due grandi romboidi, di 15,000 chilometri quadrati ciascuno, ed in totale la decima parte della superficie del regno.

Antiche e vivissime furono le insistenze perchè si dimezzassero queste due plaghe con due traverse appenniniche, e già troppo a lungo si è discusso, e molte furono le proposte ed i progetti, tendenti a soddisfare in un coi grandi bisogni nazionali, anche quelli d'indole regionale.

Alle ripetute indagini sulla preferenza che si contendono numerosi tracciati per queste traversate appenniniche, abbiamo stimato dover nostro aggiungerne ancora un'altra, tanto nell'aspetto tecnico ed economico, quanto in quello militare. Il risultato di tali studii ha confermato le conclusioni di tutte le precedenti Commissioni, e cioè che, non consentendoci gli attuali mezzi finanziarii di eseguire più di due valichi ferroviarii, uno a destra ed uno a sinistra del porrettano, siano da costruirsi quelli tra Parma e Spezia e tra Faenza e Firenze.

Passando alla parte insulare, e tacendo della Sardegna, in cui è già in costruzione il complemento della rete principale, osserveremo, quanto alla Sicilia, che la legge del 28 agosto 1870 ha già provveduto alla linea arteriale da Catania pel centro dell'isola a Palermo, senza parlare ora delle linee complementari di cui si dirà in appresso.

Dopo queste linee principali, vengono quelle d'allacciamento, più specialmente dedicate a stabilire e mantenere attivi i commerci e gli scambi. Di tali reti non v'ha troppo grande scarsità nel Piemonte, nella Liguria ed in Lombardia; alcune rimangono a compiersi nel Veneto, a maggiore sviluppo delle linee dovute alla lodevole e patriottica iniziativa ed operosità di quelle provincie; mentre poi più numerosi sono i bisogni nella rimanente parte d'Italia.

*Difficoltà per questo compimento, dipendenti dalle mutazioni avvenute nel nostro sistema ferroviario dopo il* 1865. — Se l'ordinamento della rete ferroviaria d'Italia, quale era stato stabilito dalla legge del 14 maggio 1865, avesse potuto sussistere e svolgersi regolarmente, questa opera di completamento della nostra rete ferroviaria avrebbe potuto intraprendersi senza gravi difficoltà, rendendo definitive le concessioni delle linee che in quella legge erano state solo eventualmente contemplate, e comprendendo nelle rispettive reti quelle nuove linee, di cui si fosse riconosciuto il bisogno.

Ma ora l'edificio, così faticosamente innalzato nel 1865, è caduto da ogni parte in rovina. Le Società delle ferrovie Calabro-Sicule e dell'Alta Italia sono sparite, e le loro

linee sono state riscattate. Ben poco manca al completo riscatto delle ferrovie Romane; e la Società delle ferrovie Meridionali, che non trovasi nemmeno in grado di completare la rete che le è stata concessa, sarebbe affatto impotente ad assumere il grave carico delle costruzioni ferroviarie, anche le più urgenti ed indispensabili allo svolgimento della attività commerciale ed industriale di tante provincie d'Italia, tuttora prive di facili mezzi di comunicazione. E, d'altra parte, non è nemmeno sperabile che l'azione di quelle Società, che pure sono dallo Stato sussidiate, possa essere sostituita da quella di altre private associazioni di Provincie o di Comuni; poichè le linee complementari, che rimangono da costruire, non sono le più promettenti di prodotti proporzionati alle loro spese di costruzione e di esercizio; e quindi anche quelle, che pur sarebbero di maggior utilità ed importanza, non potrebbero, per mancanza di adeguati mezzi finanziarii, essere costruite.

*Necessità della cooperazione dello Stato per ottenere il completamento della rete ferroviaria.* — Da queste brevi considerazioni due fatti, o signori, ci appariscono ad evidenza dimostrati: l'uno, la necessità di colmare le numerose lacune, che presenta il nostro sistema ferroviario, di vivificare il traffico delle linee principali con nuove e numerose diramazioni, di ravvivare infine la prosperità di molte nobili ed operose città, che ora languono, perchè segregate affatto dal grande movimento commerciale, che le abbandona per volgersi ove lo attira il rapido succedersi dei treni ferroviarii. L'altro, che questo indispensabile completamento delle nostre ferrovie non potrebbe, nelle presenti condizioni, ottenersi, senza una efficace e diretta cooperazione dello Stato.

*Anteriori provvedimenti legislativi su tale completamento* — Questi fatti d'altronde, seppure potessero da alcuno essere posti in dubbio, troverebbero la loro conferma negli atti del Parlamento e nelle leggi stesse dello Stato; poichè nella legge 28 agosto 1870, n° 5858, era all'articolo 26 dichiarato, che il Governo dovesse presentare « nella Sessione « legislativa del 1873 un progetto di legge per determi- « nare la rete arteriale delle ferrovie del regno »; nel quale progetto dovevano essere dichiarate le speciali norme « per la classificazione delle ferrovie complementari, e sta- « bilite le condizioni per fissare la natura e l'entità dei « sussidii a carico dello Stato »; mentre poi dovevano esservi tracciate le norme e le modalità « per la costituzione « dei Consorzii comunali e provinciali, allo scopo di con- « correre alla costruzione delle linee in cui sono interes- « sati. »

In adempimento di quella disposizione di legge, il Ministero nominò una Commissione assai numerosa, perchè formulasse un programma completo delle ferrovie italiane, distinguendo le linee della rete principale dalle secondarie, e proponendo i mezzi economici più appropriati alla esecuzione delle une e delle altre. Quella Commissione, sebbene abbia eseguito e pubblicato alcuni studii importanti, non giunse a compiere il lavoro, che le era stato affidato. Frattanto, per soddisfare in qualche modo all'accennata prescrizione di legge, il Governo vi presentava il 17 marzo 1873 un progetto, inteso a favorire con sussidii ed altre concessioni la costruzione delle ferrovie secondarie, destinate ad allacciare alla rete ferroviaria un capoluogo di provincia, di circondario, di distretto, ovvero un porto marittimo. Ma, nella discussione che ne fu fatta in questa Assemblea, quella proposta subì una radicale trasformazione, sicchè le disposizioni di essa perdettero il loro carattere generale, e furono dalla legge 29 giugno 1873, n° 1475, serie 2ª, applicate soltanto a sette determinate linee delle provincie venete e di Mantova.

Altre proposte di iniziativa parlamentare per sovvenzioni ulteriori alla ferrovia Ivrea-Aosta, e per sussidii da concedersi alle strade ferrate, che avessero congiunto colle linee esistenti i capoluoghi di provincia privi di comunicazioni ferroviarie, non vennero nemmeno in discussione; onde questi tentativi per ampliare e completare la rete ferroviaria del regno non hanno finora condotto quasi ad altro risultato che a quello di dotare le provincie venete di circa 260 chilometri di vie ferrate, ora già in esercizio, e che allacciano con nuovo o più diretto andamento molte delle più cospicue città di quelle provincie, le quali, con lodevole ed inimitabile concordia ed abnegazione, costrussero quelle linee con tenui sussidii governativi.

Col progetto di legge dei 22 novembre 1877, il Ministero presieduto dall'onorevole Depretis vi presentò pure, insieme alle Convenzioni per l'esercizio delle ferrovie continentali, un complesso di provvedimenti per nuove costruzioni ferroviarie; ma la sessione parlamentare essendo stata chiusa prima che quel progetto venisse in discussione, la presentazione di quelle proposte è rimasta senza effetto.

L'articolo 26 della legge 28 agosto 1870 resta perciò ancora inadempito, ed i voti di tante nobili parti del Regno, che domandano di non rimanere prive più a lungo di comunicazioni ferroviarie, e sono pronte per ottenerle a larghi sacrifizii finanziarii, non hanno potuto ancora essere soddisfatti. Ciò è avvenuto, non tanto per le condizioni appena ora rassodate delle nostre finanze, quanto perchè non sono state ancora stabilite le norme, secondo le quali lo Stato dovrebbe prestare il suo concorso, in misura giustamente adequata alle difficoltà d'arte ed alla utilità pubblica di ciascuna ferrovia.

*Concetto generale ed opportunità della attuale proposta di legge* — Il progetto di legge, che abbiamo l'onore di presentare al vostro esame, ha per oggetto di sciogliere l'obbligo, che al Governo era stato imposto dal citato articolo 26 della ripetuta legge del 1870, provvedendo alla necessaria distinzione fra le linee d'interesse generale della nazione e particolare di alcune regioni, disegnando quasi un *piano regolatore*, entro il quale dovrà svolgersi l'azione dello Stato, delle Provincie e dei Comuni per le nuove costruzioni ferroviarie. Ed anche indipendentemente da questo obbligo stabilito per legge, non avremmo altrimenti potuto indugiare a presentarvi un tale piano regolatore, imperocchè le ferrovie decretate precedentemente sono ormai tutte prossime al compimento, come risulta dal prospetto riassuntivo posto in allegato col numero II; e non è chi possa credere che, dopo queste, l'Italia non abbia più ad occuparsi di nuove costruzioni ferroviarie.

Inoltre, col far conoscere fin d'ora le proprie idee circa la misura ed i modi coi quali lo Stato concorrerà a tale compimento, il Governo aprirà un largo campo all'operosa attività delle Provincie, dei Comuni e dei privati, per partecipare nei limiti loro assegnati a quell'impresa, mentre al presente la loro azione rimane paralizzata dal non conoscere quali siano gli intendimenti del Governo.

Ma nello studio del piano, che ora veniamo a proporvi, ci siamo dovuta imporre, o signori, la condizione di non assegnargli troppo larghi confini, e di limitare le nostre previsioni e le nostre proposte alle opere di più immediata urgenza o più facilmente attuabili, entro un discreto spazio di tempo. Ed è secondo tale criterio, che nei prospetti dell'allegato III sono state riunite le più importanti notizie relative alle ferrovie da comprendere nel presente progetto di legge.

Se non poche linee complementari della nostra rete, della cui importanza potrà acquistarsi adeguato concetto dall'esame del successivo allegato IV, non si trovano nel presente progetto di legge contemplate, non è già perchè noi disconosciamo l'utilità che, sotto certi aspetti, quelle linee possono presentare; ma piuttosto perchè abbiamo creduto che convenga ora di preferenza costruire quelle ferrovie che soddisfano interessi più estesi, o bisogni più urgenti e finora del tutto insoddisfatti. Il pretendere di provvedere ora, d'un solo getto, alla costituzione definitiva e normale della nostra rete sarebbe opera del tutto vana. Oltrecchè i mezzi finanziarii mancherebbero per attuare una così vasta impresa, i criterii dai quali saremmo guidati nel proporre le linee che vi dovrebbero essere comprese, non potrebbero essere desunti, se non che dalle condizioni e dai bisogni attuali del nostro commercio interno ed internazionale. Ora, nel nostro secolo si succedono con tanta rapidità i fatti, dai quali vengono profondamente modificate le relazioni commerciali di uno Stato colle estere

nazioni, o quelle fra le diverse parti di esso, che sarebbe invero troppo presumere della nostra preveggenza il volere fin d'ora fissare le linee, che di qui anche ad un non lungo periodo di anni potranno essere dalle esigenze dei nostri traffici reclamate.

Ciò che però si può fin d'ora presagire si è, che al traffico del porto di Genova riesca, in un avvenire non tanto remoto, insufficiente la linea attuale dei Giovi. Quando quel fatto sarà prossimo a verificarsi, si manderà ad esecuzione quella nuova linea, che meglio varrà a sussidiare la ferrovia esistente. Non è però il caso di comprenderla nelle presenti proposte, perchè una linea di tal fatta, che certamente riuscirà rimuneratrice quando sia venuto il tempo di eseguirla, provvederà essa facilmente i mezzi per costruirla.

Di più, per molte linee, se furono espressi voti e desiderii, pure non si hanno progetti abbastanza concreti; ed è perciò che le nostre attuali proposte furono ristrette a quelle linee, di cui è più evidente ed immediata la necessità per il completamento della nostra rete, e di cui avendosi gli elementi di costo ed i criterii di opportunità, possiamo andar certi che la costruzione possa esserne eseguita o sussidiata dallo Stato, senza pericolo di dissestare le nostre finanze.

E nello intendimento appunto di non portare alla pubblica Finanza oneri troppo gravi, intendiamo assegnare un periodo di tempo di 12 a 15 anni ed una spesa annua a carico dello Stato non maggiore di 50 milioni di lire, per promuovere ed eseguire la costruzione di quelle linee che sono ritenute di maggiore interesse pubblico o di più probabile attivazione.

Saremmo ben lieti però, se prima del compimento di quel periodo, lo svolgersi dell'attività del paese e la prosperità finanziaria, che ne sarebbe la conseguenza, consentissero di dedicare alle costruzioni ferroviarie somme anche maggiori, e di intraprendere così la costruzione di altre linee, le quali, allo stato attuale delle cose, più che a completare, tenderebbero a perfezionare la nostra rete.

*(Continua)*

---

## CONVENZIONE SUPPLETORIA

### per la Ferrovia del Gottardo

Dagli allegati della suddetta Relazione ministeriale per le nuove costruzioni ferroviarie crediamo opportuno estrarre, traducendolo, il seguente, già citato nella Relazione medesima e che contiene la Convenzione suppletoria, stipulata a Berna il 12 marzo scorso dai rappresentanti dei Governi italiano, germanico e svizzero, relativamente alla nuova sovvenzione per la impresa del Gottardo, di cui tratta pure l'art. 24 del progetto di legge pubblicato nel numero precedente.

È un documento finora inedito, che importa di far conoscere integralmente ai nostri lettori, dovendo sovr'esso pronunciarsi definitivamente il Parlamento nella prossima discussione della legge sulle costruzioni ferroviarie.

---

*Processo verbale della Conferenza internazionale tra il Regno d'Italia, l'Impero di Germania e la Confederazione svizzera, tenuta a Berna il* 12 *marzo* 1878, *relativa alla Ferrovia del San Gottardo.*

I sottoscritti si sono riuniti per rileggere e firmare la Convenzione suppletoria relativa alla ferrovia del San Gottardo, sulla quale si sono oggi accordati. A tale uopo vengono registrate nel presente processo-verbale le seguenti dichiarazioni:

È inteso tra le parti contraenti che non si procederà allo scambio delle ratifiche della Convenzione odierna, se non quando la Società della ferrovia del San Gottardo avrà, con una dimostrazione finanziaria, provato ch'essa dispone dei mezzi dichiarati necessarii dalla Conferenza di Lucerna per la esecuzione del programma stabilito dalla Convenzione attuale.

La delegazione del Regno d'Italia dichiara che la ratifica del trattato suppletorio da parte del suo Governo sarà subordinata alla condizione ch'esso ottenga il concorso delle Provincie, dei Comuni e dei Corpi morali interessati nell'impresa del San Gottardo.

La delegazione svizzera, dal suo canto, dichiara egualmente che la ratifica di questo trattato da parte delle Autorità federali dipende dalla condizione di un sufficiente concorso dei Cantoni e delle Compagnie ferroviarie interessate nell'impresa del San Gottardo.

Il plenipotenziario italiano non è formalmente autorizzato, come quelli della Germania e della Svizzera, a porre le conclusioni della Conferenza di Göschenen sullo stesso piede di quelle della Conferenza di Lucerna, autorizzazione che, a suo avviso, non potrebbe mancargli. Nondimeno, a tutelare su questo punto la libertà del suo Governo, egli crede dover dichiarare che appone soltanto *sub sperati* la sua firma al presente trattato.

Fatto e sottoscritto a Berna il 12 marzo 1878.

MELEGARI ROEDER SCHENK
HEER
WELTI

S. M. il Re d'Italia, S. M. l'Imperatore di Germania ed il Consiglio federale della Confederazione svizzera, apprezzando i motivi che hanno determinato le conclusioni annunciate nel protocollo finale della Conferenza di Lucerna in data del 12 giugno 1877 e nel protocollo della Conferenza tenuta a Göschenen in data del 5 settembre 1877; e riconoscendo la necessità di modificare e completare, giusta le dette conclusioni, il testo della Convenzione del 15 ottobre 1869, hanno nominato per loro plenipotenziarii:

S. M. il Re d'Italia,

S. E. il senatore Luigi Amedeo Melegari, Ministro di Stato, suo inviato straordinario e Ministro plenipotenziario presso la Confederazione svizzera;

S. M. l'Imperatore di Germania,

S. E. il luogotenente-generale Massimiliano Enrico De Roeder, inviato straordinario e Ministro plenipotenziario dell'Impero germanico presso la Confederazione svizzera;

Il Consiglio federale svizzero,

I sigg. Carlo Schenk, presidente della Confederazione svizzera; Gioachino Heer, consigliere federale; Emilio Welti, consigliere federale;

I quali dopo essersi comunicati i loro pieni poteri e trovati in buona e debita forma, convennero nei seguenti articoli:

*Art.* 1. Gli articoli 2, 3, 4, 9 ed 11 della Convenzione del 15 ottobre 1869 sono modificati come segue:

« *Art.* 2. Affinchè la ferrovia del San Gottardo possa adempiere le condizioni di una grande linea internazionale, essa non deve, nel suo punto culminante, avere più di 1162 1/2 metri di altezza al di sopra del livello del mare.

« Il raggio minimo delle curve non dovrà essere inferiore a 300 m.; nondimeno, in casi eccezionali e per brevi lunghezze, si potrà adottare il raggio di 280 m.

« Il massimo delle pendenze non dovrà eccedere il 25 00/00 tra Gurtnellen e Göschenen, e tra Fiesso ed Airolo; il 26 00/00 tra Erstfield (o Silenen) e Gurtnellen, e tra S. Pellegrino e Fiesso; finalmente il 27 00/00 tra Bodio e San Pellegrino, e tra Giubiasco e Bironico.

« Il Consiglio federale non autorizzerà la Società ad applicare questi raggi minimi (280 m.) e queste pendenze massime (26 a 27 00/00), se non nei casi in cui si realizzassero con questo mezzo importanti economie.

« La grande galleria da costruire tra Göschenen ed Airolo dovrà essere costrutta in linea retta, salvo la curva di raccordamento ad Airolo, di circa 125 m. di lunghezza.

« La grande galleria da Göschenen ad Airolo sarà costrutta a doppio binario. Le linee di accesso da Erstfield

(o Silenen) a Göschenen e da Airolo a Bodio saranno preparate per ricevere il doppio binario in caso di bisogno. Frattanto queste linee saranno costrutte con binario semplice; nondimeno, dovunque più tardi, in corso di esercizio, l'allargamento della piattaforma non sarebbe più possibile od importerebbe un aumento considerevole di spesa, p. es. nelle lunghe gallerie, nei grandi ponti, muri, movimenti di terra, ecc., questi lavori saranno a prima giunta eseguiti per il doppio binario.

« Tutte le altre linee possono essere costrutte a binario semplice. Quanto alla galleria di Goldau, il Consiglio federale giudicherà se debba essere costrutta a binario semplice o doppio.

« *Art.* 3. I lavori di costruzione della grande galleria tra Göschenen ed Airolo sono presunti doversi terminare alla fine del settembre 1881.

« Le linee da Biasca al Lago Maggiore (Locarno) e da Lugano a Chiasso trovandosi compiute e poste in esercizio, i lavori sulle linee Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino dovranno essere intrapresi nel tempo necessario, affinchè le linee sieno aperte all'esercizio contemporaneamente alla galleria da Göschenen ad Airolo.

« La costruzione delle linee Lucerna-Immensee, Zurigo-Arth e Giubiasco-Locarno è aggiornata fino al momento in cui la linea Immensee-Pino sarà aperta all'esercizio. Se nel frattempo la Società del Gottardo si trovasse in grado di costrurre l'una o l'altra di queste linee, essa dovrà sottoporre al Consiglio federale una giustificazione finanziaria, che lasci pienamente intatti i mezzi destinati alla linea principale Immensee-Pino.

« Dopo l'apertura della linea Immensee-Pino, la Società del Gottardo dovrà intraprendere ed eseguire la costruzione delle tre linee aggiornate, quanto più presto lo permetterà la sua situazione finanziaria. Il Consiglio federale pronuncierà circa la questione sul quando ne sia il caso, nonchè sull'ordine con cui le dette linee dovranno essere poste in lavoro.

« *Art.* 4. La Confederazione svizzera provvederà a che, per l'epoca dell'apertura all'esercizio della linea Immensee-Pino, questa linea venga collegata alle ferrovie Sud-Argoviese e Nord-Est svizzero dalla Stazione d'Immensee.

« Collegando al tempo stesso la rete italiana alla linea Bellinzona-Pino, l'Italia provvederà a che la congiunzione tra la ferrovia del Gottardo ed il porto di Genova venga eseguita nel modo più conveniente, secondo il parere del Governo italiano, ed in guisa da dare altresì soddisfazione agl'interessi della città di Milano, mediante un tracciato favorevole come quello costeggiante il Lago Maggiore.

« Le parti contraenti s'impegnano, in modo generale, a fare il possibile affinchè le linee d'accesso alla rete del San Gottardo vengano corrette nel senso di un accorciamento; e specialmente la Confederazione s'impegna a fare ogni sforzo per ottenere la costruzione d'un tronco, che permetta di evitare il giro verso la Stazione di Altstätten.

« Nel caso in cui questa linea di raccorciamento non fosse costrutta al momento dell'apertura all'esercizio della linea del San Gottardo, si procederà ad una equivalente riduzione della tariffa dei trasporti.

« *Art.* 9. Quando l'interesse del capitale-azioni eccederà l'8 0[0, la Società sarà obbligata a procedere alla riduzione delle tasse, ed anzitutto a quella delle sovratasse.

« *Art.* 11. La Confederazione svizzera prenderà l'impegno generale di far eseguire le prescrizioni della presente Convenzione, relative alla costruzione della ferrovia del San Gottardo.

« Inoltre i piani di costruzione e le perizie verranno sottoposti all'approvazione del Consiglio federale, a cui la Società dovrà presentare, ogni qual volta lo crederà necessario, ed almeno ogni tre mesi, delle giustificazioni circa l'applicazione dei suoi mezzi, confrontate colle perizie.

« La Confederazione svizzera dovrà esigere dalla Società una cauzione corrispondente in modo sufficiente agl'impegni da essa contratti. Questa cauzione consisterà in un deposito di moneta o di buoni valori, e non verrà restituita se non quando la Società avrà adempiuto i suoi obblighi, o avrà offerte le garanzie necessarie sott'altra forma.

« Il Consiglio federale pronuncierà su tutte le questioni che riguardano la costruzione della grande galleria.

« Esso s'impegna a presentare agli Stati sovvenzionanti dei rapporti periodici sull'andamento e stato dei lavori, nonchè sul risultato dell'esercizio. Tali rapporti saranno mensili e trimestrali in quanto all'andamento dei lavori, trimestrali ed annuali in quanto al serviaio dell'esercizio ».

*Art. II.* — La sovvenzione, la cui cifra era stata fissata in 85 milioni dall'art. 17 della Convenzione del 15 ottobre 1869, sarà aumentata di 28 milioni.

La Germania s'impegna a partecipare a tale aumento colla somma di 10 milioni di franchi;

L'Italia con quella di 10 milioni;

La Svizzera con quella di 8 milioni.

Al termine d'ogni esercizio, il Consiglio federale fisserà la cifra dell'annualità da pagare su questa sovvenzione suppletoria, secondo l'importo delle spese sostenute, e determinerà la quota parte per ciascuno Stato contraente sulla base della loro partecipazione ai nuovi sussidii.

In conformità al protocollo di Göschenen, in data del 5 settembre 1877, lo stesso principio verrà applicato per determinare la quota parte annuale del terzo del sussidio di 85 milioni di franchi, che finora, secondo l'art. 17, primo alinea, della Convenzione del 15 ottobre 1869, doveva esser pagato in nove annualità eguali.

Le disposizioni degli articoli 18 e 19 della Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869 sono applicabili a tali sussidii.

*Art. III.* — Tutte le disposizioni della Convenzione del 15 ottobre 1869, che non sono modificate dagli articoli sovrariferiti, restano in vigore.

*Art. IV.* — La presente Convenzione sarà ratificata, appena il Parlamento italiano, il Reichstag germanico e l'Assemblea federale svizzera l'avranno approvata, e le ratifiche saranno scambiate a Berna al più presto possibile.

In fede di che, i plenipotenziarii hanno firmato la presente Convenzione, e vi hanno apposto i loro suggelli.

Fatto a Berna, in triplo esemplare, il 12 marzo 1878.

MELEGARI — ROEDER — SCHENK, HEER, WELTI.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 11 giugno.

*Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, ed esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia* — questo, come sapete, è il titolo che sta scritto in testa al progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dall'on. Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze; titolo il quale indica due parti ben distinte, due scopi diversi.

Della prima parte soltanto si è finalmente compiuto l'esame dalla Commissione parlamentare; ed è davvero una grande responsabilità che assumono, in faccia al paese, i membri della Commissione medesima avversarii del disegno di legge, contrastando il terreno palmo a palmo, in tanta angustia di tempo e straordinarietà di cose.

E per me francamente, una volta che la Commissione si è contata, e si sono trovati cinque membri favorevoli di fronte a quattro contrarii, adotterei puramente e semplicemente il partito di votare e votare, per giungere al più presto alla fine. Convengo anch'io, pel primo, intorno alla poca correttezza e convenienza di un procedimento siffatto per parte di una maggioranza, nè vorrei mai che esso costituisse la norma ordinaria della sua condotta; ma, nel caso attuale, salta così agli occhi la poca correttezza e convenienza della condotta della minoranza, che questa giustifica quella dinnanzi alla suprema ragione degl'interessi del paese. Ne abbiamo 11 di giugno, e se la minoranza della Commissione si ostina a far perdere altri 7 od 8 giorni per terminare la discussione del disegno di legge e addivenire alla nomina del relatore, nessuno vede

come si arriverà in tempo a compiere tutti gli atti governativi indispensabili per la regolare assunzione dell'esercizio ferroviario al 1° luglio imminente.

Relazione alla Camera, relazione al Senato, pubblica discussione in entrambi i rami del Parlamento, decreto di approvazione della legge, tutto richiede un congruo tempo; e Dio ci scampi dal pericolo d'imbatterci in un relatore che intenda redigere un trattato sull'esercizio delle ferrovie: pericolo, m'affretto a dirlo, che sembra fortunatamente questa volta molto remoto, perchè i due membri della Commissione maggiormente indicati per ricevere lo incarico di riferire alla Camera, sono gli on. Marselli e Morpurgo, ambidue di studii e carattere severi.

Intanto, rispetto all'inchiesta, eccovi le deliberazioni della Commissione, dividendosi essa, come testè vi accennai, in due campi e due schiere: una di 5 membri orevoli al progetto ministeriale, che sono gli on. Nervo, enta, Marselli, Morpurgo e Borelli; l'altra di 4 con-, che sono gli on. Depretis, Coppino, La Porta e Miceli.

Che non abbiasi ad imporre prescrizioni di limiti nelle indagini della Commissione d' inchiesta; che si compia colla più perfetta libertà, in piena luce di giorno; che a tre soltanto si riduca il numero degli impiegati dello Stato nella composizione della Commissione d'inchiesta, rimanendo inalterato il numero totale dei membri proposto nel disegno di legge, ma aumentato per conseguenza da cinque a sei quello dei deputati e senatori; che il termine per la presentazione del rapporto si protragga fino a tutto il 1° semestre dell'anno venturo, anzichè chiudersi coll'anno corrente; — questi sono i voti emessi. (*)

Riguardo al progetto delle nuove costruzioni, siamo oramai ridotti a tale, che parecchi degli stessi membri della Giunta parlamentare, e di quelli anzi che vanno per la maggiore, partecipano la mia convinzione già prima confidatavi, cioè tornare addirittura impossibile il venire per ora ad una conclusione. Ma le pressioni che si fanno sulla Giunta stessa sono tali e tante, da costringerla, volente o nolente, ad occuparsi indefessamente del disegno di legge, per non essere chiamata in colpa d'avere di proposito cagionato l' inevitabile aggiornamento della pubblica discussione. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici prese ad esame, nella sua ultima adunanza generale dell'8, un importante progetto dell'ingegnere Chizzolini per il bonificamento della parte settentrionale delle valli di Comacchio e per il miglioramento degli scoli delle provincie di Ferrara, Mantova, Modena e Bologna; ed approvandolo con alcune avvertenze, convenne si possa promuovere la dichiarazione di pubblica utilità per l' eseguimento delle opere proposte, il cui presunto costo ammonta a 32 milioni di lire — Esaminò altresì ed appprovò il disegno di massima per una ferrovia da Avellino a Benevento, e quello per l'impianto di un faro di secondo ordine, a luce bianca, sulla punta del Capo dell'Isola Salina nell'Arcipelago Eolio.

Nelle sedute parziali di sezioni, furono poi approvati otto progetti per opere di consolidamento in varii punti dei tronchi ferroviarii Palermo-Porto Empedocle, Catania-Licata, Buffaloria-Cosenza, Bellamuro-Picerno e Corigliano-Catanzaro, nelle linee Calabro-Sicule; infine varii progetti di costruzione per tronchi di strade provinciali di 1ª e 2ª categoria, nelle provincie di Cosenza, Avellino, Trapani e Campobasso. —

Avranno oggi principio al Ministero dei lavori pubblici gli esami per tre posti vacanti di Sottocommissarii all' esercizio delle ferrovie. La Commissione esaminatrice è presieduta dall'ispettore comm. Billia, e ne sono membri i Commissarii cav. Bussi e Sorba; i concorrenti sono undici.

B.

(*) Ecco, secondo la *Libertà*, il testo dell'ordine del giorno votato dalla Commissione:

« La Commissione è d'avviso che, tenuto conto del tenore dell'art. 1 del progetto di legge, delle deliberazioni degli Ufficii, delle dichiarazioni fatte dal Ministro in risposta ai quesiti propostigli dalla Commissione stessa, come pure delle dichiarazioni contenute nelle Relazioni ministeriali che precedono il progetto di legge per l'inchiesta e quello sulle costruzioni ferroviarie, la inchiesta *debba esser larga ed estesa a tutti gli elementi che hanno attinenza coll'esercizio ferroviario*, ivi comprese le Convenzioni presentate al Parlamento nella tornata del 22 novembre 1877 ».

## Tramway Milano–Vaprio.

Milano, 7 giugno.

L'inaugurazione del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio, che ebbe luogo ieri, costituì un vero avvenimento, sia perchè si tratta della più lunga linea di *tramway* sin qui costrutta in Italia, sia perchè il suo esercizio venne dal principio ed in via definitiva intrapreso colla sola trazione meccanica, sia finalmente per gli effetti che l'attivazione di una tale intrapresa non mancherà di avere sul grave problema delle nuove costruzioni ferroviarie, che ora si agita nel Parlamento.

Sui particolari della festa inaugurale, che assunse il carattere di una vera solennità, non trovo necessario fermarmi, poichè ciò sarebbe poco conforme all'indole del vostro giornale, e avrete d'altra parte potuto rilevarli dai giornali cittadini; come, per lo stesso motivo, non credo del caso di farvi cenno degli eloquenti discorsi che vi furono pronunciati. Solo raccomando a tutta la vostra attenzione la splendida orazione dell'on. deputato Robecchi, che vi mando onde la pubblichiate, certo che con ciò farete cosa ben gradita ai vostri lettori. (*)

Ed ora alcuni brevi cenni sul nuovo *tramway*.

La linea Milano-Vaprio, che misura una lunghezza di circa 29 chilometri, partendo dalla località detta *la Misericordia* fuori di Porta Venezia, dove venne costrutta la Stazione assai comoda ed abbastanza elegante, corre fino a Loreto, per una tratta di circa 2 chilometri parallelamente alla linea del *tramway* Milano-Monza, col quale venne anzi stabilito un servizio comune, per modo che le carrozze delle due ferrovie, partendo da Milano, percorrono promiscuamente il binario Milano-Monza, e nel ritorno quello Milano-Vaprio. A Loreto, il nuovo *tram* prende la strada provinciale di Crescenzago, donde poi prosegue per Gorgonzola e Vaprio. — E qui è a notarsi una bellissima innovazione. La ferrovia è perfettamente isolata dal resto della strada sulla quale trovasi collocata, e ciò si ottenne collo spostare i paracarri esistenti dalla parte del *tram*, collocandoli tra il binario e la restante strada carreggiabile. Una tale disposizione, che rende impossibile ai veicoli ordinarii di portarsi sulla linea del *tram*, riesce utilissima per la manutenzione, tanto della parte di strada libera, che per quella occupata dal *tramway*, e presenta poi inapprezzabili vantaggi per la sicurezza dell'esercizio di quest'ultimo. Questo sistema però non potè essere mantenuto per tutta la linea, e nell'ultima tratta fra Villa Fornaci e Vaprio, vi si dovette rinunciare per la ristrettezza della strada; quivi però si stabilì un leggiero dislivello nella parte di strada occupata dal *tramway*, per modo che ai veicoli comuni non torna conto, se non nei casi di assoluta necessità, di portarsi sul binario.

L'armamento della linea è fatto con guide di acciaio Vignole, di tipo differente, a seconda che si trovano collocate nelle parti di strada esclusivamente riservate al *tramway*, od in quelle accessibili anche ai veicoli comuni.

Il servizio di trazione è per ora disimpegnato da quattro locomotive, di cui tre a caldaia verticale con cilindri interni, costrutte dalla Casa Brown di Winterthur, ed una a caldaia verticale e cilindri esterni, costrutta dalla Casa Krauss di Monaco. La velocità tenuta nella corsa inaugurale fu di 20 chilometri all'ora, e tale sarà pure la velocità normale pel futuro esercizio.

Le carrozze, fin qui in numero di 12, escono in parte

(*) La pubblicheremo nel prossimo numero, mancandoci oggi lo spazio. La Red.

dalle officine del nostro Grondona, ed in parte da officine francesi ed americane, sono tutte spaziose, comode e di una eleganza inappuntabile.

Vorrei ora intrattenervi più particolareggiatamente sui due sistemi di locomotive adottati per questo *tramway*, per metterne in rilievo i pregi ed i difetti rispettivi, quali mi sono sembrati risultare dall'esame fattone e dalla prova praticata nella corsa di ieri; ma la mia lettera è già forse troppo lunga, e mi riservo perciò di trattare l'argomento in una prossima corrispondenza con maggior agio.

Prima di finire però, mi sento in dovere di porgere i più sentiti ringraziamenti all'onorevole Consiglio d'amministrazione del *tramway* Milano-Vaprio, e più specialmente all'egregio direttore signor ing. Radice, che si compiaquero usare al corrispondente del *Monitore* ogni sorta di gentilezze, facendo voti perchè alla nuova intrapresa arridano le più prospere sorti.
M.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

I lavori dello scalo marittimo provvisorio di Savona e del binario tra esso e la Stazione del Letimbro essendo pressochè ultimati, sappiamo che tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, il Municipio e la Camera di commercio savonesi è stato concordato uno schema di regolamento-tariffa per quel tronco ferroviario; il quale schema venne già sottoposto all'esame e conseguente approvazione del Ministero, che non può tardare.

Frattanto la detta Amministrazione, volendo disporre per il relativo servizio di carico e scarico, ha indetto per domani (13) una gara, a cui furono invitate parecchie ditte appaltatrici.

Il 17 corr., presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, si terrà l'annunciata gara per la fornitura di 50[m tonnellate di carbone grosso e di 14[m tonnellate di rotaie d'acciaio Bessemer, modello N. 2 Vignole. A tale gara furono invitate, oltre le principali ditte italiane, anche parecchie estere.

Il 19 corrente verrà effettuato un sopraluogo alla Stazione di Conegliano, in concorso dei rappresentanti del Governo, dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e della Società Veneta di costruzioni, per risolvere la questione relativa all'innesto della nuova linea di Vittorio, ed altre vertenze attinenti alla stessa nuova linea.

Ci scrivono da Roma essere intenzione del Ministero che la questione relativa alle Stazioni internazionali sulle due frontiere italiana ed austriaca, alla Pontebba ed a Cormons, venga discussa e possibilmente risolta in occasione dei prossimi negoziati per la rinnovazione del trattato di commercio tra le due Potenze.

Ci si aggiunge pure che gli ingegneri Giordano e Lanino, inviati dal Ministero per l'ispezione della linea di Vallelunga in Sicilia, sono di ritorno in Roma, e stanno preparando la loro relazione.

A quanto pare, la galleria sotto il monte Castellaccio sarebbe riconosciuta pressocchè ineseguibile, e si proporrebbe di sostituirla con altra presso Marianopoli. Dietro ciò, dovrebbero essere in gran parte modificati gli appalti, già conchiusi dall'ex-ministro Perez, quand'anche avessero ad essere confermati.

Infine ci si annuncia che l'appalto dei lavori di sistemazione della sponda destra del Tevere, pel tratto dal Ponte Sisto ai ruderi dei bagni di Donna Olimpia, della lunghezza di m. 882.80, venne definitivamente aggiudicato all'ing. Carlo Santini per la somma di L. 1,300,000, cioè col ribasso di L. 9,10 sull'ultima offerta.

Domenica (16), avrà luogo la inaugurazione della sezione Loëche-Brigue, che costituisce, sul versante svizzero, l'ultimo tronco della linea d'accesso alla progettata galleria del Sempione.

Invitati gentilmente noi pure a quella festa, non mancheremo di renderne conto ai nostri lettori nel prossimo numero.

In relazione a quanto pubblicammo nel nostro numero del 29 maggio p. p., ci scrivono da Berna:

Col giorno 4 corrente mese esauriva (per ora almeno) il suo difficile còmpito il Congresso internazionale ferroviario qui radunatosi sin dal 13 maggio scorso. Il progetto elaboratosi contiene le norme principali per stabilire un servizio internazionale diretto, conciliando le esigenze del crescente traffico coll'autonomia delle Amministrazioni ferroviarie, e facilitando un'equa soluzione delle vertenze.

Così, il trasporto da un punto all'altro della vastissima rete dell'Unione, mediante una sola richiesta di spedizione; — regole uniformi per le indennità in casi di perdite, avarìe o ritardi, in modo però da lasciare al pubblico del tutto libera la scelta fra una garanzia pienissima, normale, o limitata verso correspettivi commisurati ai vantaggi dei varii sistemi, tutto questo combinato in modo da rispettare le leggi locali ed il particolare movimento commerciale delle singole regioni; — talune dichiarazioni importanti in quanto al diritto di disponibilità delle merci in corso di trasporto, agli assegni, alla constatazione delle avarìe, e ad altri argomenti di rilievo per un ben ordinato servizio ferroviario, nonchè temperato alquanto il rimedio perentorio della prescrizione; — la competenza, secondo i casi, del tribunale di partenza o di destinazione, ovvero anche di un punto intermedio, quando ivi sia accertato l'avvenimento del danno, attalchè la soluzione giudiziale sia la più pronta e la meno dispendiosa, senza pregiudicare la piena difesa delle Ferrovie; — infine la esecutorietà delle sentenze in tutti i territorii legati dal patto internazionale, — costituiscono i punti essenziali del progetto.

Ed invero, l'adozione anche soltanto di questi ultimi principii già per sè costituirebbe un passo gigantesco ed una nobile conquista nella via del progresso; ma il Congresso andò più oltre, e, sulla iniziativa dell'eminente giureconsulto che stava a capo della delegazione italiana, completò il suo lavoro, tracciando le norme per la istituzione di una Commissione internazionale permanente, rappresentante i varii Stati, la quale avrebbe per mandato di vegliare all'andamento generale del nuovo servizio, ed alle necessarie guarentigie, sia nei rapporti fra gli enti interessati, sia per ammetterne altri, ed anche di giudicare in via di arbitramento fra le Amministrazioni ferroviarie che a lei deferissero la soluzione delle loro controversie.

Non è a dire come un tale sistema sarebbe fecondo di grandi risultati. Tacciamo di altri particolari, sui quali ha

creduto estendersi il progetto, forse più in via di dimostrazione che in senso assoluto, e ci siamo limitati ad un cenno degli argomenti più gravi, anche pel naturale riserbo che impone un progetto sul quale un minuto apprezzamento sarebbe prematuro, mentre sono pendenti l'esame e le deliberazioni dei singoli Governi.

... ferma ed unanime volontà di questi ultimi, e ne...mente dalla sincera adesione delle Amministrazioni ...rroviarie, dipenderà un accordo efficace; poichè non è a dissimularsi che, essendo impossibile, allo stato delle cose, una generale unificazione delle tariffe, la pratica utilità della Convenzione sarà per molto tempo inscindibile da un leale concorso di tutti i partecipanti a coordinare le proprie tariffe in relazione al nuovo estesissimo servizio internazionale.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Esercizio e servizio ferroviario.** — Il Congresso delle Camere di commercio riunitosi il 3 corr. in Genova, nella sua adunanza generale del 5, e sulla proposta della Sezione 2ª (di cui era presidente il sig. Currò di Genova, e relatore il sig. Nicastro di Siracusa), ha approvato a grande maggioranza le seguenti deliberazioni, che noi riferiamo per debito di cronisti, astenendoci da ogni commento:

« 1. Nell'interesse generale della nazione, nonchè del commercio e dell'industria, si ritiene conveniente che le ferrovie dello Stato siano esercitate dal Governo, anzichè essere date in esercizio a Società private.

« 2. Si fa voto al Governo che il servizio ferroviario sia regolato con tariffe uniformi per tutto il Regno, abrogando le facilitazioni e ribassi di cui all'articolo 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

« 3. Che sulla tariffa unica e sul regolamento da attuarsi vengano sentite le Camere di commercio, riunendole, occorrendo, in Congresso ».

**Ferrovie siciliane.** — In seguito alle proposte dell'on. Sella e del Ministro dei lavori pubblici, rinviate alla Commissione generale del bilancio, come abbiamo già annunciato nel precedente numero, la Commissione propone il seguente articolo:

« Nelle ferrovie sicule saranno costruiti, per conto ed a spese dello Stato: 1° il tronco mancante a complemento della linea diretta Palermo-Catania; 2° il tronco Caldare-Canicatti. I fondi occorrenti per l'anno 1878 saranno prelevati dal capitolo 146 del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici ».

La Commissione aggiunge poi la *nota* seguente:

« La Commissione generale del bilancio, colla votazione di questo articolo, ha di mira i seguenti punti:

« 1. Che la seconda linea Caldare-Canicatti, che espressamente si vota con questo articolo, non muta l'attuazione della legge del 1870 per la comunicazione diretta fra Palermo e Catania;

« 2. Che l'aver fatto menzione di questa linea diretta nell'articolo ha per oggetto di chiarire l'impegno che il Parlamento prende per la spesa che a tale linea occorrerà, maggiore di quella che prima si presumeva, e che sta indipendentemente dal fondo occorrente per la linea Caldare-Canicatti;

« 3. Che, rispetto alla linea diretta Palermo-Catania, si intende di lasciare al Ministro piena ed intera la facoltà di determinare il tracciato che stimerà migliore;

« 4. Che nondimeno si esprime il voto che questo tracciato sia da lui decretato solo dopo compiuti i più esatti studii, che valgano ad indicargli la via più sicura, più breve, più facile, più economica;

« 5. Che ciò posto, e per quanto si desideri di vedere affrettato il cominciamento di questa linea diretta, non s'intende punto di vincolare il Ministro alla contemporaneità nell'inizio dei lavori su ambedue le linee; imperocchè, assicurato che si debbano fare entrambe, la ragione e l'interesse della Sicilia richiedono che si cominci dove prima si può, e si effettui una prima congiunzione il più presto possibile ».

— A questo proposito scrivono da Palermo, 6, alla *Gazzetta d'Italia*:

I discorsi pronunziati dall'on. Sella e dal ministro Baccarini nella seduta del 28 scorso maggio, letti nella loro integrità nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno, oltre allo scoraggiamento nei propugnatori della linea di Vallelunga, hanno prodotto una grande irritazione nell'animo di questo sindaco comm. Perez, accusato d'illegalità nell'avere conchiuso gli appalti di alcuni tronchi ferroviarii nella linea di Vallelunga e nella linea Caldare-Canicatti. E questa irritazione ha manifestato col presentare le sue dimissioni da sindaco, ad oggetto di essere del tutto indipendente sotto l'attuale Ministero che lo ha trattato così male, e potere far tuonare la sua voce in Senato, muovendo una interpellanza sul riguardo all'on. Ministro dei lavori pubblici. Il prefetto Corte lo ha pregato di ritirare le offerte dimissioni, ma egli è stato irremovibile, e i giornali hanno di già annunziato che oggi stesso egli partirà per Roma.

Intanto i varii Comuni di questa provincia, interessati alla linea delle Imere, continuano ad agitarsi in modo straordinario; i Municipii fanno deliberazioni, e le mandano, per mezzo del telegrafo, al Ministero ed a questa Prefettura; i proprietarii si riuniscono, e si concertano per far eseguire gli studii della linea a loro spese, nel caso che il Governo non li facesse intraprendere per conto proprio; scelgono rappresentanti per sostenere la loro causa a Roma ed a Palermo, ed uno di questi rappresentanti è di già l'egregio comm. Notarbartolo di S. Giovanni, ex-sindaco di Palermo ed attuale direttore generale del Banco di Sicilia, il quale, per quanto ne dice il giornale *Vallelunga od Imere?*, ha accettato il mandato, convinto com'è che la linea delle Imere sia la più conveniente agl' interessi della provincia, dell'isola e della nazione. Non è difficile quindi che si troveranno contemporaneamente a Roma i due ultimi sindaci di Palermo, uno per sostenere la linea delle Imere, l'altro per sostenere la linea di Vallelunga.

**Ferrovia Aulla-Lucca.** — Venne presentata al Ministero una domanda firmata da molti deputati, fra i quali gli on. Bertolè, Ricotti, Marselli, Mazza, Velini, Mordini, Cocconi, Fabrizi Paolo, Biancheri, Castagnola, Fambri, Torrigiani, Meyer, Quartieri, Brin, Maldini, Bonghi, Micheli, Balegno, Garibaldi, Compans, Barattieri, Martini, Lugli, Marazio, De Renziz, D'Amico, Alvisi, Geymet, Majocchi, Sorrentino, Tenerelli, perchè sia dichiarata di interesse nazionale, e come tale classificata fra le linee a cui deve provvedere la legge attualmente in esame alla Camera, *una diramazione della ferrovia Parma-Spezia*, la quale, dipartendosi da Aulla per val di Aulella e valle di Serchio, raggiunga a Lucca la linea Pisa-Pistoia.

Il percorso dell'Aulla-Lucca misurerebbe circa 86 chilometri, dei quali buona parte in condizioni di terreno facili o solo moderatamente difficili. Il tronco un po' aspro, comprendente precisamente il passaggio da Val di Serchio a Valle di Aulella, non misurerebbe che 17 o 20 chilometri.

**Ferrovie venete** — Leggiamo nella *Gazz. di Venezia* del 7:

Nella seduta segreta di ieri, il consigliere cav. Ribeo richiamò l'attenzione del Consiglio e della Giunta sulla parte poco favorevole fatta a Venezia nel progetto di legge delle nuove costruzioni ferroviarie, e, senza diffondersi sull'argomento, accennò al tronco progettato Mestre-Camposampiero, in luogo del diretto Mestre-Castelfranco. Disse che non sa comprendere sopra quali domande o criterii il Governo proponga questo tronco di Camposampiero, che niuna Rappresentanza di Venezia ha mai chiesto. Dichiarò che, se si eseguisse questo tronco, la diretta al Brennero sarebbe pregiudicata, con gran danno del commercio di Venezia. Chiese alla Giunta che cosa intenda di fare dinanzi questo stato di cose.

Il Sindaco rispose di aver a cuore immensamente l'argomento, ed annunziò che la Giunta ha anzi deliberato

di far partire uno dei suoi membri (assessore Fadiga) per Roma, onde caldeggiare gl'interessi di Venezia nella questione ferroviaria.

Il cons. Ricco ringraziò, e si dichiarò lieto delle informazioni ottenute.

— Il Consiglio provinciale di Belluno, in seduta dell'8 corr., deliberava quanto segue, dopo molti *considerando*:

« Di confermare pienamente le antecedenti sue deliberazioni nei riguardi del tracciato ferroviario Belluno-Feltre-Treviso ».

Questa deliberazione venne approvata con voti favorevoli 12, due astenuti.

Ed il Consiglio comunale di Belluno, nella seduta straordinaria del 10 sera, presenti 24 consiglieri, votava ad unanimità la seguente deliberazione:

« Il Comune di Belluno, principalmente interessato alla costruzione della linea ferroviaria che unisca la provincia di Belluno con la rete veneta per Feltre, con congiungimento a Treviso, la quale sola può soddisfare agl'interessi dell'intera provincia, fa voti perchè questa linea venga al più presto attivata, e delibera di dare ad essa il suo appoggio morale non solo, ma benanco tutto il concorso materiale compatibile colle sue forze economiche ».

Tale deliberazione venne telegraficamente trasmessa ai Ministri dei lavori pubblici e dell'interno.

**Tramways di Milano.** — La Commissione nominata nell'ultima assemblea degli azionisti del *tramway* Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano, composta dagli egregi signori nobile Giulio Venino, avv. Emilio Campi, avv. Ruggeri, ing. Francesco Clerici e ing. Giovanni Morosini, sta alacremente adoperandosi per la definizione del contratto coll'imprenditore signor Belloli, in modo che nella ventura settimana si possa in altra assemblea costituire la Società e dar principio immediatamente ai lavori.

— I lavori del *tramway* tra Saronno e Tradate, appianatesi le divergenze colla Deputazione provinciale, sono ormai spinti con vera alacrità. Si ha già il compimento della linea sino a Cislago, e pei primi del p. v. agosto sperasi si potrà percorrere la linea sino a Tradate.

Come quello di Vaprio, anche questo *tramway* col 26 corrente, sarà esercitato con tutte macchine. Ne sono già in pronto quattro: *Vittorio Emanuele, Garibaldi, Leopoldo II* e *Cassel*.

— Leggiamo poi nella *Lombardia*, dell'8:

A proposito della pubblicazione fatta in alcuni giornali (compreso il nostro) relativamente all'impiego delle macchine per il giorno 26 corrente, in sostituzione dei cavalli, sul *tramway* Milano-Saronno-Tradate, ci consta che l'impresario Conti ha iniziata una causa contro l'Amministrazione di detto *tramway*, per far giudicare che il contratto di trazione a cavalli non può cessare all'epoca suindicata, non avendo ancora la Società ottenuta la concessione governativa per l'impiego delle macchine, e perchè ritiensi non essere in facoltà della Provincia l'accordare la concessione stessa, e ciò a sensi dell'art. 248 della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865.

La Provincia stessa, del resto, ha implicitamente riconosciuta l'incertezza del suo diritto a fare concessioni per trazione a vapore sui *tramways*, col cautissimo suo art. 14 del Capitolato generale (di cui si è già parlato).

**Tramway Lodi-Pavia.** — Scrivono da Pavia alla *Lombardia*:

La Deputazione provinciale di Pavia ha accordato all'ingegnere Redaelli di S. Colombano la concessione per la costruzione della linea di *tramway*, che, partendo da Chignolo Po, in continuazione della linea Lodi-Chignolo già concessa allo stesso Redaelli dalla Deputazione provinciale di Milano, si spingerà fino a Pavia, da dove, battendo la strada di circonvallazione, farà capo a Binasco, e cioè là appunto dove la concessione Redaelli ha termine.

**Tramway Asti-San Damiano-Canale.** — La *Gazzetta Piemontese* dice che le trattative intavolate, tempo fa, per questo *tramway* hanno fatto recentemente un passo decisivo. Il 28 maggio p. p. fu stipulato alla Prefettura di Alessandria un atto pubblico, in forza del quale il concessionario, sig. Ercole Belloli, accetta le condizioni imposte dalla Provincia di Alessandria, e si obbliga a queste condizioni di costrurre, in un determinato periodo di tempo, questo *tramway*, e di esercirlo in seguito senza interruzione per viaggiatori e merci.

L'esatta osservanza di queste condizioni venne garantita da un deposito di rendita al portatore, che sarà confiscato a favore della Provincia, qualora il concessionario non soddisfi in tempo debito agli obblighi assunti; per contro, questo deposito gli sarà restituito, se i Comuni interessati non voteranno i sussidii necessarii all'esecuzione di questa linea.

Ha preso parte alla stipulazione del contratto anche l'ingegnere Vincenzo Soldati, promotore di questa linea; e sappiamo aver egli intenzione di redigerne il progetto particolareggiato di esecuzione, appena i Comuni interessati abbiano dimostrato buone disposizioni per quanto riflette la votazione dei sussidii.

La città di Asti ha già votato lire mille al chilometro; sono poca cosa, ma si spera che verrà fatto un aumento.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Ecco la traduzione del testo della risoluzione presa, sullo scorcio del mese di maggio p. p., dal Gran Consiglio del Cantone di Lucerna, a proposito della nuova sovvenzione per la Ferrovia del Gottardo:

« Il Gran Consiglio di Lucerna, — presa cognizione di un messaggio del Consiglio cantonale del 27 maggio 1877 (?) sulla quistione di una sovvenzione suppletoria per l'importo di fr. 200,000 per la costruzione della Ferrovia del Gottardo, — a tenore del prospetto di ripartizione sopra una sovvenzione suppletoria svizzera di 8 milioni, elaborato dal Consiglio federale svizzero; — dopo che la città di Lucerna da parte sua ebbe decretato il 26 maggio 1878 un sussidio di franchi 50,000 al Cantone per la sunnominata somma, — sulla proposta di una Commissione nominata a questo scopo; — considerando che sull'attuale progetto sopra una ricostituzione della Società della Ferrovia del Gottardo, specialmente poi sul procurare la suddetta quota degli 8 milioni ai sovventori svizzeri, il Gran Consiglio non è in situazione di assumere una nuova sovvenzione suppletoria pel Cantone, sempre però senza pregiudizio per l'avvenire, — risolve di non entrare per ora in discussione su questo oggetto ».

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 31; dal lato di Airolo m. 23.50; in totale m. 54.50, cioè m. 7.70 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — Nella *Gazz. Ticin.* si legge quanto segue sulla seduta del 3 corr. al Consiglio federale:

Il Consiglio di amministrazione della Società della ferrovia lago di Zurigo-Gottardo ha inoltrato la domanda, per essere trasmessa all'Assemblea federale, per una variazione della concessione di detta ferrovia, nel senso che essa sia divisa in tre sezioni: Rappersweil-Pfäffikon, Pfäffikon-Schindellegi e Schindellegi-Brunnen; e che il non adempimento dei termini concessi abbia per conseguenza la perdita della concessione, soltanto nel caso in cui non si eseguisse una di dette sezioni, e non le altre. La domanda viene inoltrata ai Consigli legislativi con raccomandazione per l'approvazione.

— Discutendosi al Consiglio Nazionale, nella seduta del 7 corrente, sul rapporto di gestione (sezione ferrovie), la Commissione è d'avviso che le Casse degli ammalati delle Società ferroviarie, non essendo proprietà di queste Società, non possano cadere sotto il colpo della legge sulle ipoteche; e se questi fondi venissero ad essere compromessi, la Compagnia sarebbe risponsabile.

Dalle assicurazioni del capo del Dipartimento risulta che un accordo in proposito è in buona via con tutte le So-

cietà, e che così sarà fatto diritto ai meccanici delle ferrovie, che avevano inoltrato su ciò una petizione.

Il sig. *Bleuler*, relatore, approva l'inchiesta iniziata dal Consiglio federale sulle condizioni dell'esercizio delle ferrovie. Insiste perchè, malgrado le difficoltà, questa inchiesta sia continuata.

La quistione della risponsabilità delle Compagnie in casi d'accidenti forma l'oggetto di un rapporto a parte. Il Consiglio federale non crede che sia conveniente di costringere le Compagnie a pagare esclusivamente sulle loro Casse i danni derivanti agli impiegati, senza contributo delle Casse attuali di pensioni e di soccorsi, e crede che si dovrebbe regolare la cosa ad ogni caso speciale. Invece la Commissione crede che si dovrebbero stabilire delle regole generali per regolare la quistioni in modo uniforme.

I numerosi accidenti di ferrovie e gli atti compromettenti la sicurezza dei treni presentando un crescente pericolo, la Commissione crede, d'accordo col Consiglio federale, che sia necessario un più severo controllo. In quanto concerne le tariffe, il Consiglio federale espone la speranza di giungere ad una unificazione.

**Ferrovie francesi**. — Il Senato francese ha votato senza discussione il progetto di leggo, che autorizza il Ministro dei lavori pubblici ad intraprendere i lavori di superstruttura delle linee da Caen a Dozulé, Echauffour a Bernay, Alençon a Dromfront, Mamers a Mortagne, Mortagne a Mézidon, Gondrecourt a Neufchâteau, Saillat a Bussières, Limoges a Dorat, Vendôme a Romorantin, Limoges a Eymoutiers, Fontenay-le-Comte a Benet, Avallon a Nuits-sous-Ravières. Questo progetto è stato immediatamente trasmesso alla Camera dei deputati.

Questa ha approvato per urgenza il progetto di legge per la spesa straordinaria di fr. 8,400,000 per lavori ferroviarii, di cui abbiamo parlato nel numero precedente.

La Camera stessa ha votato il progetto di legge relativo alla costruzione di una ferrovia a Pondichery.

Il Ministro dei lavori pubblici ha poi presentato alla Camera il progetto di legge per la classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale; nonchè due progetti per dichiarare di pubblica utilità 3 ferrovie nel dipartimento di Meurthe e Moselle, e la ferrovia da Jessains a Claron, concessa alla Compagnia dell'Est.

— Il Consiglio generale della Senna ha udito giovedì scorso la relazione del sig. Deligny sullo stato degli studii relativi ai progetti per la ferrovia metropolitana, pel *tramway* circolare del dipartimento, e per la ferrovia mortuaria di Mèry-sur-Oise. La Commissione speciale incaricata dei suddetti studii ha proposto al Consiglio di sospendere la sua decisione, finchè il Governo abbia fatto conoscere quali sieno le linee ch'esso giudica d'interesse generale, e quali quelle d'interesse locale. Queste conclusioni furono dal Consiglio generale approvate.

**Ferrovie spagnuole**. — I giornali francesi recano i seguenti particolari sullo svaligiamento di un treno presso Barcellona, annunciato dal telegrafo:

Il treno diretto, che parte alle 10.25 pom. da Barcellona per Perpignano, fu arrestato e svaligiato all'uscire dalla Stazione di S. Andrés, poco lontana da Barcellona, da una banda di malandrini.

I banditi, per riuscire nella loro impresa, avevano imbavagliato e legato saldamente ad un palo il cantoniere.

Quindi misero in evidenza il fanale verde, indizio di pericolo sopra la linea. Com'era da aspettarsi, il macchinista, vedendo quel segnale, rattenne il convoglio.

In questa, risuonano schioppettate, come se avvenisse una scarica di moschetteria. Quelli fra i viaggiatori che non dormivano, sorpresi, si affacciano ai finestrini ed agli sportelli per vedere che cosa avveniva. Ma la notte era buia, e non poterono veder niente nella campagna attorno.

Tutto ad un tratto, una cinquantina d'uomini si precipita sul convoglio, e penetra nelle vetture, minacciando i viaggiatori con pugnali ed armi da fuoco.

Denaro, orologi, gioielli, piccoli oggetti di valore, valigie, tutto insomma quello che con sè portavano i viaggiatori fu preso. Se alcuno tentò di opporre resistenza, fu immantinente obbligato ad obbedire dalla punta di un pugnale o dalla bocca di una pistola. Il saccheggio durò un'ora e mezzo, e fu fatto con calma e senza precipitazione.

Verso l'una del mattino, il convoglio ritornava indietro, e poco dopo rientrava in Barcellona, non essendo la Stazione di S. Andrés che un sobborgo della città.

# Notizie Diverse

**Strada nazionale del Tonale** — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 26 maggio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, già approvata dal Parlamento, per la maggiore spesa di L. 200,000 per compimento del 1° e 2° tronco della strada nazionale del Tonale, da Ponte di legno a Valle Mala, e da Valle Mala al confine Tirolese: spesa da aggiungersi per metà al capitolo 195 del bilancio dei lavori pubblici pel 1878, e per l'altra metà in apposito capitolo del bilancio 1879.

**Galleria del Colle di Tenda** — La sudd. *Gazzetta* ha pubblicato il R. Decreto, di egual data, con cui è approvata e promulgata la legge, già approvata dal Parlamento, per la maggiore spesa di L. 1,200,000 pel compimento dalla galleria attraverso il Colle di Tenda, per assicurare le comunicazioni per la strada nazionale da Cuneo al Mediterraneo. Tale spesa è da aggiungersi per L. 300,000 al capitolo 65 del bilancio dei lavori pubblici pel 1878, e le rimanenti L. 900,000 ripartite sui bilanci 1879, 1880 e 1881.

**Ufficii doganali in Catania**. — La sudd. *Gazzetta* ha pure pubblicato il R. Decreto del 30 detto mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge, già approvata dal Parlamento, per la spesa di L. 360,000 per la costruzione in Catania di un fabbricato ad uso degli Ufficii e magazzini doganali: spesa da ripartire in rate eguali sui bilanci 1878 e 1879 del Ministero delle finanze.

**Dogana e porto di Messina**. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 maggio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, che approva il componimento delle controversie tra il Governo ed il Municipio di Messina, sorte in occasione della costruzione della Dogana ed esecuzione dei lavori necessarii alla sistemazione di quel porto, ecc. Per tali lavori saranno stanziate L. 800,000 nel bilancio dei lavori pubblici, cioè L. 200,000 nel 1878 ed il resto negli anni successivi, secondo il progresso dei lavori.

**Dogana unica in Milano**. — L'on. Seismit-Doda, ministro delle finanze, ha presentato alla Camera, nella seduta del 6 corr., il progetto di legge per l'istituzione della Dogana unica in Milano, di cui si è tanto parlato, e ne ha chiesto l'urgenza.

L'urgenza è stata accordata, come pure il rinvio del progetto alla Commissione generale del bilancio, chiesto dall'on. Marcora.

**Pesatore**. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato l'annunciato decreto del Ministro delle finanze intorno alla ricostituzione del Comitato permanente per la costruzione ed applicazione dei pesatori. Nella relazione del Segretario generale Leardi, che precede il decreto, si legge:

Il Comitato permanente per la costruzione ed applicazione del pesatore (creato col Decreto ministeriale del 12 febbraio 1877), ripreso in esame il pesatore Von-Ernst (che era stato premiato), s'avvide ben tosto che non era senza difetti, e sovrattutto non era sicuro dalle frodi; e dopo accurati studii ed esperimenti, vi introdusse parecchie modificazioni ed aggiunte: dimodochè ora si hanno tre tipi diversi di pesatore, per varie ragioni commendevoli. Mercè queste correzioni, ora il problema si può ritenere risoluto.

Stabilito così il tipo del pesatore, il Comitato ha creduto di potere addivenire alla pratica applicazione per la

commisurazione della tassa, ed a tal uopo appaltò 800 pesatori, in quattro lotti di 200 cadauno, dei quali 600 devono essere disponibili, previo collaudo, per la fine del mese corrente. Alcuni pesatori furono già messi in opera per commisurazione della tassa, altri per prova, in mulini della provincia di Roma.

Però, non ostante i notevoli risultati ottenuti, rimane ancora qualche studio da fare per ulteriori perfezionamenti nel congegno, e per disporre quanto occorre per la sua pratica applicazione. Entriamo quindi in un terzo periodo, che può chiamarsi di esecuzione, nel quale il riferente crede sia tuttora utile l'opera del Comitato; e perciò propone di volerlo ricostituire nel modo che meglio raggiunga lo scopo, collo stabilire la sua sede in Roma presso l'Amministrazione centrale, e col chiamare a farne parte, unitamente a parecchi membri del Comitato disciolto ed a distinti cultori delle scienze meccaniche, anche alcuni funzionarii fra i più elevati dell'Amministrazione cui spetta l'applicazione della tassa.

Eccone i nomi:

1. Ferrara comm. Francesco, deputato al Parlamento, presidente;
2. Pericoli comm. avv. Pietro, id. id., vicepresidente;
3. Cremona comm. Luigi, direttore della Scuola d'applicazione degli ingegneri di Roma;
4. Colombo cav. ing. Giuseppe, professore di meccanica industriale nell'Istituto tecnico superiore di Milano;
5. Goupil cav. ing. Eleonoro, direttore generale della Regìa cointeressata dei tabacchi;
6. Favero cav. Giambattista, professore di costruzioni nella Scuola di applicazione degl'ingegneri in Roma;
7. Calvi comm. dott. Giacomo, direttore generale delle Imposte dirette e del macinato;
8. Dematteis cav. ing. Giacomo, ispettore centrale presso il Ministero delle finanze.

**Bonificamento dell'Agro Romano.** — La Commissione della Camera, che deve esaminare e riferire sul progetto di legge pel bonificamento dell'Agro Romano, già approvato dal Senato, si è costituita colla nomina dell'on. Pericoli Giovanni Battista a presidente, e dell'on. Ranzi a segretario e relatore.

Prima di deliberare, essa decise di richiedere alcuni dati sulla questione, massime qnelli che si riferiscono all'entità della spesa, a cui il progetto di legge, una volta approvato, può dar luogo.

**Palazzo dell'Esposizione permanente in Roma.** — L'architetto sig. Pio Piacentini, autore del progetto segnato N. 50 per il palazzo dell'Esposizione, ha ricevuto il decreto dell'on. ministro De Sanctis, col quale gli viene aggiudicato il premio già stabilito quando fu aperto il concorso.

L'on. Ministro, nel partecipargli questa notizia, aggiunse nella lettera, di suo pugno, alcune parole d'incoraggiamento al giovine architetto.

**Monumento a V. E. in Roma.** — La Commissione pel monumento al Re Vittorio Emanuele nominò il suo Comitato esecutivo, composto dell'on. Giorgini presidente, dei signori Morelli, Vitelleschi, del Sindaco di Roma, dell'assessore Trocchi delegato del Comune, degli on. Biancheri, Rudinì, De Renzis, Martini. Quest'ultimo, come segretario, è incaricato di provvedere all'attuazione dell'articolo terzo della legge circa la ricerca delle sottoscrizioni fatte, ed al loro versamento nelle casse dello Stato.

Il Comitato dovrà preparare la Relazione, non più tardi del settembre, sul monumento e sul luogo ove erigerlo, tenendo conto delle comunicazioni dei privati e degl'Istituti di Belle Arti.

**Concorso.** — Presso la Deputavione provinciale di Salerno è aperto il concorso al posto d'ingegnere di 3ª classe in quell'Ufficio tecnico. Le istanze devono esser prodotte alla Deputazione medesima entro il 25 corr., corredate dei titoli giudicati opportuni.

**Il gaz-petrolio.** — Venerdì sera (dice la *Libertà*) nei locali del Ministero della guerra, ebbero luogo gli esperimenti del gaz-petrolio apparecchiato dal sig. Ferrario. Vi assisterono gran numero di persone, tra le quali ufficiali generali e superiori dell'esercito. Gli esperimenti furono diretti dal capitano Botto, e riuscirono splendidamente. Fu provato fino all'evidenza che con 35 litri cubi di gaz si ottiene un potere illuminante pari a 15 candele steariche; e che per ottenere uguale potere illuminante col gaz fossile, ne occorrerebbero 200 litri cubi. Fu parimenti dimostrato che l'impiego del gaz-petrolio dà un'economia del 60 per 0[0 sul gaz fossile. Gli esperimenti saranno ripetuti; frattanto il successo del gaz-petrolio può considerarsi come assicurato, e ben si può prevedere che in pochi anni codesto gaz sarà introdotto nell'uso domestico.

**Ufficii telegrafici.** — Il 1° corr. in Vestone (provincia di Brescia), il 3 in Acquanegra sul Chiese (prov. di Mantova), ed il 5 in San Costantino Albanese (prov. di Potenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Congresso postale internazionale.** — Il Congresso postale, riunito in Parigi, terminò il 5 corr. i suoi lavori.

Il presidente Cochery, il decano del Congresso, Kern, il rappresentante tedesco Stephan, ed il rappresentante belga Winken pronunziarono alcuni discorsi; i due ultimi espressero la loro riconoscenza per l'accoglienza simpatica ricevuta in Francia, e per lo zelo dei delegati francesi onde facilitare i lavori del Congresso.

I documenti firmati sono: La Convenzione di Parigi, un accomodamento per lo scambio dei vaglia postali, ed un accomodamento per lo scambio delle lettere con valori dichiarati.

La tassa delle lettere affrancate è fissata a 25 centesimi, e quella delle non affrancate a 50 centesimi per ogni 15 grammi.

La Convenzione entrerà in vigore il 1° aprile 1879.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le buone influenze generali infusero, nella scorsa settimana, un po' più di vita anche nei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero negoziate a 347 nei primi giorni, portate negli ultimi oltre il 355. Le Obbligazioni relative trattate a 248.25 e 249.50. I Boni a 579.25 contanti.

Le Sarde, della serie A, si tennero sul 245.75; quelle della serie B, sul 249 — Le Pontebbane sul 390 — L'Alta Italia sul 265.70.

A Parigi, meglio trattate le Lombarde a 160 e 161; le Obbligazioni relative a 243 e 244 — Le Vittorio Emanuele a 240 e 242 — Le Azioni Ferrovie Romane a 75 circa; le Obbligazioni a 262 e 265.

## ESTRAZIONI

**Debito pubblico** — Dalla Direzione generale del Debito pubblico venne pubblicata la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1856 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 56ª estrazione che ha avuto luogo in Firenze il 31 maggio p. p.

*Numero delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio*

| | | | |
|---|---|---|---|
| Estratto | I, n. | 15737, | col premio di L. 33,330. |
| » | II, n. | 4880, | » » 10,000. |
| » | III, n. | 8628, | » » 6,670. |
| » | IV, n. | 1031, | » » 5,260. |
| » | V, n. | 12551, | » » 1,040. |

*(Seguono i numeri delle 338 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).*

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a tutto luglio 1878 a benefizio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime in un coi premii assegnati alle prime cinque estratte avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1878 con-

tro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (Vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 luglio 1878 aventi i numeri dal 57 al 73 inclusive.

**Prestito a premii della Città di Napoli** — Il giorno 1° giugno ebbe luogo la 34ª estrazione del prestito 1868. Ecco i numeri sorteggiati:

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 20108 | L. 20,000 | 8 | 10981 | L. 300 | 15 | 67903 | L. 250 |
| 2 | 88766 | » 1000 | 9 | 10233 | » 250 | 16 | 55498 | » 250 |
| 3 | 137257 | » 500 | 10 | 10335 | » 250 | 17 | 95710 | » 250 |
| 4 | 125189 | » 500 | 11 | 133663 | » 250 | 18 | 5267 | » 250 |
| 5 | 133311 | » 300 | 12 | 49333 | » 250 | 19 | 61315 | » 250 |
| 6 | 25147 | » 300 | 13 | 84287 | » 250 | 20 | 23820 | » 250 |
| 7 | 10137 | » 300 | 14 | 37196 | » 250 | | | |

Dal numero 21 al numero 710 ciascuno, sono rimborsabili alla pari in L. 150.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società della ferrovia Santhià-Biella.** — Dall'11 corrente si pagherà agli azionisti il dividendo per l'esercizio 1877 in L. 11.50 per azione, presso la Direzione sociale in Torino (via Accademia Albertina, 3).

# Avvisi d'Asta

Il 22 corrente, presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Vita-Gibellina, 1° tronco, della lunghezza di chilometri 6.423.17, per il presunto importo di 50,152.16. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 3000 in numerario o biglietti di Banca o rendita D. P., o in beni stabili per L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Calatafimi-Gibellina, 1° tronco, compreso fra l'abitato di Gibellina e l'ex-feudo di Falcone, della lunghezza di m. 7423.37, per la presunta somma di L. 87,180.24. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale dall'Emilia presso Borgo San Donnino a Bussetto, per l'annuo canone di lire 9,344.03. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 934.40 in moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, idem.

— Il 25 detto mese, presso i Commissariati dei tre dipartimenti marittimi di Spezia, Napoli e Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e fornitura di due caldaie di ferro tubulari, con tubi di ottone, del tipo del piroscafo *Sesia*, a 3 forni ciascuna, e con relativi accessorii, pel complessivo importo di L. 43,400. Consegna a termini del Capitolato. Cauzione L. 4340 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso i Commissariati suddetti, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della provvista di due caldaie di ferro tubulari, con tubi di ottone, del tipo *Città di Napoli*, a 4 forni ciascuna e con relativi accessorii, sul dato di lire 102,400, ribassato del 14.07 p. 0|0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori del 1° tronco della strada nazionale Silana, compreso fra la Sella Manco di Scavó ed il fiume Neto, della lunghezza di m. 18,992.21, per la presunta somma di L. 212,605.71. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 10,000; in numerario o rendita D. P.: cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Padova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un edificio scolastico nelle Corti ex-Capitanato, in diminuzione dell'importo di L. 265,000, col ribasso del 13.05 per cento offerto nel precedente incanto. Deposito interinale lire 10,000 in denaro o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei ristauri e miglioramenti nella caserma Quartierone in Civitavecchia, per l'importo di L. 15,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 1500 in denaro o rendita D. P.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## *Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 22ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal 28 maggio al 3 giugno* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3512 | 3439 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 755,861.50 | 817,540.40 | » | 61,678.90 |
| Merci a grande velocità . . | 229,122.85 | 209,871.80 | 19,251.05 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 884,374.68 | 877,406.55 | 6,968,13 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,869,359.03 | 1,904,818.75 | » | 35,459.72 |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,421.30 | 17,618.35 | » | 197,05 |
| Totale della settimana. . . | 1,886,780.33 | 1,922,437.10 | » | 35,656.77 |

**PRODOTTI** *dal 1° gennaio al 3 giugno* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 14,923,095.25 | 14,780,618.00 | 142,477.25 | » |
| Merci a grande velocità . . | 4,365,941.05 | 4,215,978.65 | 149,962.40 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 17,456,558.02 | 17,798,786.29 | » | 342,228.27 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 36,745,594.32 | 36,795,382.94 | » | 49,788.62 |
| Navigazione sui laghi . . . | 319,931.55 | 333,401.99 | » | 13,470.44 |
| Totali . . . . . . . . . | 37,065,525.87 | 37,128,784.93 | » | 63,259.06 |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 22ª settimana | 530.16 | 552.28 | — 22.12 | — 4.01 |
| Prodotti totali . . . . . . | 10462.87 | 10699.44 | — 236.57 | — 2.21 |

## Strade Ferrate Meridionali

18ª Settimana. — *Dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 402,011.04 | 278.02 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 416,505.97 | 288.04 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 14,494.93 | — 10.02 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 6,351,275.52 | 4,392.31 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 7,422,249.38 | 5,132.95 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,070,973.86 | — 740.64 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,145.— | 145,571.55 | 127.14 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,079.14 | 130,838.48 | 121.24 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 65.86 | + 14,733.07 | + 5,90 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,140,38 | 2,446,450.74 | 2,145.29 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.17 | 2,365,717.95 | 2,198.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 64.21 | + 80,732.79 | — 52.99 |

## Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 480,295.92 | 15,113.61 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 498,738.34 | 15,799.28 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| ( in meno. . . | — | 18,442.42 | 685.67 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 marzo 1878 . | 1,657 | 5,770,596.32 | 16,618.54 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 5,276,121.98 | 15,194.52 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 496,474.34 | 1,424.02 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6982 | 8,555.94 | 20180 | 31,519.55 |
| Bagagli e cani. | 142 | 122.12 | 559 | 609.56 |
| Merci a G.V. .. | 941 | 773.18 | 3304 | 3.138.32 |
| Merci a P.V. .. | 806 | 6,734.10 | » | » |
| Introiti diversi. | » | 3,738.19 | » | 271.51 |
| Totale L. | 8871 | 19,923.49 | 24043 | 35,538.94 |

# ANNUNZI

# FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

| | | |
|---|---|---|
| **ACCIAIO** vecchio in genere, ed in lime di rifiuto . . . . . . . . . . . . | Chilogr. 8,000 | circa |
| **BRONZO** in limatura e tornitura e da rifondere . . . . . . . . . . . . | » 17,000 | » |
| **CERCHI** di ferro . . . . . . . . . . | » 127,000 | » |
| **CERCHI** d'acciaio . . . . . . . . . | » 46,000 | » |
| **FERRO** vecchio in pezzi grossi e minuti, lamerino, da lavoro, gratelle ecc. | » 134,000 | » |
| **GHISA** da rifondere . . . . . . . | » 21,000 | » |
| **RAME** da rifondere e in limatura e tornitura . . . . . . . . . . . . | » 16,000 | » |
| **GOMMA** elastica fuori servizio . . . | » 7,000 | » |

**ZINCO** da rifondere, Assi sciolti a gomito e Ottone da rifondere. Quantità diverse.

---

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DÊCIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 Giugno and.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati **entro il mese di giugno corrente** e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 giugno 1878.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive**, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno **L. 15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Pattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

# GENOVA

**Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele**

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. [illegible] B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 19 Giugno 1878 N.° 25.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» » arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 20 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Nuove costruzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Le Ferrovie economiche* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Guida degli Azionisti* — *Prodotti settimanali delle strade ferrate* — *Annunzi.*

## NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

RELAZIONE MINISTERIALE

*(Continuazione — V. N. 24)*

*Ripartizione in categorie delle linee necessarie al compimento della rete ferroviaria.* — Adombrate così sulle generali, nei precedenti paragrafi, le nostre imperfezioni in fatto di potenza ferroviaria, ci occorre di guardare ora il problema sotto l'aspetto dell'interesse prevalente dello Stato o delle Provincie e dei Comuni; lo che ci condurrà ad una ripartizione delle varie linee, in ordine alla spesa ed contributi.

*Prima categoria.* — Tra le ferrovie da costruirsi troviamo naturalmente in prima linea quelle poste per intero a carico dello Stato da leggi attualmente in applicazione; come ve ne ha pure di quelle che presentano carattere nazionale così spiccato, da dover considerare indiscutibilmente come onere dello Stato la loro costruzione. Ecco quindi una *prima categoria* delle strade ferrate, a cui si dovrà provvedere.

Appartiene a questa, sotto il primo aspetto, la linea da *Novara* al confine svizzero, che, come già si accennò, è destinata ad allacciare la nostra rete ferroviaria, e specialmente il porto di Genova, colla ferrovia svizzera del San Gottardo da Pino ad Immensee. Nè ripeteremo qui che tale costruzione è obbligatoria per la Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869. Ora, sebbene una tale linea abbia un carattere veramente nazionale, pure, siccome una nuova ferrovia arreca sempre ai paesi che attraversa diretti e grandi benefizii, potrebbe non parer fuor di luogo il richiedere un limitato concorso alle Provincie interessate.

Se non che, a noi pare che ciò equivarrebbe ad una duplicazione di oneri per tali Provincie. Ed infatti, esse sono precisamente fra quelle interessate al passaggio del San Gottardo, e come tali hanno già contribuito in valutabile proporzione alla spesa di costruzione di quel valico ferroviario, e naturalmente la linea Novara-Pino è destinata a mettere in caso tali Provincie e Comuni contribuenti di usufruire del passaggio stesso. Epperò riteniamo doverla porre in prima categoria a carico intiero dello Stato, senza naturalmente escludere, se ne sarà il caso, l'accettazione di quelle offerte spontanee di contributo che gli interessati potranno fare per l'adozione di un determinato tracciato.

In questa categoria, e sotto il primo aspetto va compresa pure la linea arteriale, che la legge del 28 agosto 1870, n. 5858, autorizzava il Governo di costruire a totale suo carico, e che doveva unire Catania a Palermo con diramazioni per Girgenti e Licata. Attualmente trovasi compiutamente in esercizio il tronco Palermo-Girgenti-Porto-Empedocle, e fra non molto sarà pure compito il tronco Catania-Caltanissetta-Licata. Ma la linea principale Palermo-Catania presenta tuttora una lacuna, in causa delle discussioni di tracciato e delle difficoltà tecniche, che si sono incontrate per darle compimento. Senza ricordare la storia delle lunghe vertenze insorte rispetto al tracciato di quel tronco, diremo soltanto essere intendimento del Governo di compiere al più presto possibile quella importantissima linea, mediante la costruzione del tratto da *Roccapalumba* al tronco *Santa Caterina-Caltanissetta*.

Di questo tratto esistono già i progetti esecutivi; e se ancora non ne è stata iniziata la costruzione, si è perchè fu stimato necessario di fare studiare, sotto l'aspetto geologico, la parte in cui verrebbe attraversato l'Appennino siculo. Prima d'impegnarsi in tale impresa, è d'uopo infatti accertarsi che, nel traforare la grande galleria e nel costruire i suoi tronchi di accesso, non si incontreranno difficoltà tecniche tali, da rendere l'opera eccessivamente lenta e dispendiosa; poichè, senza aver acquistata quella certezza, si potrebbe andare incontro al pericolo che i lavori intrapresi dovessero poi essere abbandonati.

Risoluta questa grave questione preliminare, i lavori saranno intrapresi e condotti colla massima attività, e quindi fra pochi anni la rete di Sicilia, la quale era stata decretata dalle leggi del 1863 e del 1870, si troverà portata a compimento. Benonchè il sistema ferroviario della Sicilia rimarrebbe monco ed imperfetto, ove si omettesse di costruire il tronco *Caldare-Canicattì*, che allaccierebbe le due diramazioni per Licata e per Girgenti, laddove queste magiormente si ravvicinano.

Mediante questo tronco, sono infatti agevolate le relazioni fra le provincie di Catania, Caltanissetta e Girgenti, e le più ricche miniere solfuree dell'isola vengono poste in diretta comunicazione coi porti, ove i loro prodotti troveranno facile e pronta la via del mare. Quindi vi proponiamo che questo tronco sia pure a spese dello Stato co-

struito; e riteniamo che voi accetterete questa nostra proposta, tanto più che il relativo dispendio si troverà compensato dai prodotti dell'esercizio.

Infine, nella medesima prima categoria, e sotto l'altro aspetto di avere uno spiccato carattere nazionale, noi poniamo la linea marsicana, che da *Roma* per *Tivoli* e *Avezzano* deve giungere alla ferrovia *Aquila-Sulmona*, come quella che apre l'adito alla Capitale ad una grande parte del territorio italiano, e che per di più è raccomandata da considerazioni militari di primo ordine, riconosciute pure nei progetti di legge relativi ai riscatti delle Ferrovie Romane e Meridionali, che vi furono presentati il 2 maggio e il 10 dicembre 1874, e nei quali trovasi già proposta la costruzione di quella ferrovia per conto dello Stato. Onde non occorre maggiormente dilungarci a dimostravone l'utilità, per il migliore ordinamento della nostra rete ferroviaria e per agevolare le relazioni delle provincie adriatiche colla Capitale del Regno, bastando ricordare che, compiuta questa linea, il tragitto da Pescara a Roma sarà abbreviato di 195 chilometri. Anche più rilevante è poi il vantaggio, che risulta dal confronto di questa linea con quella Foggia-Caserta-Roma, cosicchè la sua zona d'azione si estenderà non solo alle provincie di Aquila e Roma, che attraverserà, ma comprenderà benanche quelle di Chieti, Teramo ed Ascoli, ed una porzione di quelle di Campobasso e di Foggia. Aquila stessa, cui potrebbe increscere che quella linea non passasse sotto le sue mura, si troverà per quel valico a soli 203 chilometri da Roma, mentre ora ne dista per ferrovia di ben 568.

*Seconda categoria.* — Dalla fatta rassegna dei nostri bisogni, un'altra categoria importante di linee fu posta in vista, ed è di quelle che provvedono ad un grande interesse nazionale, insieme ad uno regionale pur rilevante.

Abbiamo brevemente già accennato alla necessità delle due traversate appenniniche a destra ed a sinistra della porrettana, ed alla preferenza che si è dovuto dare alla Spezia-Parma ed alla Firenze-Faenza.

La linea Spezia-Parma, da una Commissione mista del Genio civile e militare, istituita nel 1861, preferita già a quella Lucca-Reggio ed alla quale fu sostituita in seguito la Lucca-Modena, è stata contemplata nelle leggi dei 14 maggio 1865 e dei 28 agosto 1870; e con progetto di legge del 21 dicembre 1872, il Governo aveva anche chiesta l'autorizzazione di aprire, a spese dello Stato, la grande galleria del Borgallo per la traversata dell'Appennino, dove tutte le maggiori difficoltà potevano ritenersi concentrate. In quanto all'interesse militare strategico, è provato dal pensare che questa linea fa capo al massimo dei nostri arsenali di guerra, in condizioni poco felici dal trovarsi collegato ora col rimanente della penisola soltanto per linee litorali, che facilmente potrebbero essere danneggiate e poste fuori d'uso dal nemico, mentre è indispensabile ch'esso sia direttamente e sicuramente allacciato colle piazze forti della valle del Po; al che provvede assai convenientemente la ferrovia per le valli della Magra e della Parma.

L'importanza commerciale di tale linea è pure stata provata dalla Commissione nominata nel 1865 per la scelta del miglior valico attraverso le Alpi elvetiche; poichè quella Commissione dimostrò che la Spezia-Parma, colla sua breve ed indispensabile diramazione per Sarzana, sarebbe per tutta l'Italia peninsulare sul versante tirreno la via più diretta per raggiungere la ferrovia del San Gottardo.

Quanto alla linea Firenze-Faenza, essa fu già dichiarata preferibile a tutte le altre progettate fra la Toscana e la Romagna, da una Commissione governativa, che presentò la sua relazione il 28 luglio 1870. Nell'anno scorso, il Ministero, nel dubbio che l'insediamento del Governo in Roma avesse potuto modificare la scelta di questo nuovo valico fra quelli di Fossato e di Pracchia, sottoponeva all'esame di una nuova Commissione del Genio civile, tanto i progetti anteriori al 1870, quanto quelli posteriormente escogitati. Quella Commissione giustamente ha distinto in due gruppi le linee sottoposte al suo esame: quelle cioè che hanno per obbiettivo Firenze, e quelle di cui invece l'obbiettivo è Roma.

Tra le ferrovie che hanno per obbiettivo Firenze, la Commissione ha dato la preferenza a quella di Faenza, rispetto alle condizioni tecniche e commerciali. Con questa linea si otterrebbe il vantaggio di un abbreviamento di circa 70 chilometri nel tragitto attuale da Firenze ad Ancona, e di 60 circa in quello da Firenze a Ravenna. E quanto alle linee che hanno per obbiettivo Roma, essa ha ritenuto preferibile quella Forlì-Arezzo, colla quale si otterrebbe un abbreviamento di 43 chilometri sul tragitto attuale da Bologna a Roma; osservando poi che quelle due linee non sono fra loro paragonabili, avendo obbiettivi diversi.

Posta in questi termini la questione, la scelta fra l'una o l'altra linea dipende essenzialmente dalla importanza, che, nelle attuali condizioni, debba attribuirsi all'uno o all'altro di quei diversi obbiettivi. Ora, considerando che il tragitto fra Bologna e Roma è già stato recentemente ridotto colla costruzione del tronco Terontola-Chiusi; che invece le linee attuali assai imperfettamente provvedono alle relazioni commerciali fra la Toscana e le Romagne, l'entità delle quali è tuttavia molto maggiore di quella del movimento fra le Romagne ed il Lazio; che la linea Firenze-Faenza, a giudizio delle Autorità militari più competenti, efficacemente concorrerà a rafforzare l'importanza strategica della piazza di Bologna per la difesa dello Stato, mentre a tale scopo non soddisferebbe egualmente alcuna linea, che avesse il suo sbocco sulla ferrovia adriatica a maggior distanza da Bologna, abbiamo dovuto tenere ferme le anteriori conclusioni favorevoli alla costrnzione di questa linea. E ciò tanto più che questa ferrovia, fra quelle che hanno per obbiettivo Firenze, è quella di cui la costruzione sarà meno costosa, e che sottrarrà minor traffico alla linea porrettana.

Come già lo abbiamo in tesi generale accennato, potrà venire il giorno in cui l'abbreviamento che le linee Cesena o Forlì-Arezzo, la Tiberina, od anche l'altra da San Arcangelo a Fossato procurerebbero nei rapporti fra Roma e le provincie dell'Emilia e del Veneto, rappresenti una così grande somma d'interessi, da esigere la costruzione di alcuna di esse; per ora, non potendo a tutto provvedere e dovendo perciò tener conto delle necessità più presentanee, non possiamo che affrettare quel momento col desiderio.

In questa medesima seconda categoria riteniamo doversi includere altre tre linee, non meno importanti: quella che congiungerà il capoluogo di provincia *Campobasso* alla linea Foggia-Napoli; la *Codola-Nocera*, che servirà a collegare la linea litorale con quella interna Cancello-Avellino, e quella da Reggio (Calabria) alla linea Salerno-Eboli, che dovrà in certo modo riavvicinare alla Capitale l'isola di Sicilia, oltre al beneficio grandissimo che procurerà alle Calabrie e alle provincie di Potenza e Salerno; e perciò in tutte queste linee riconosciamo interessato grandemente lo Stato.

Senza dubbio, per riavvicinare sempre più alla Capitale la Sicilia e le più meridionali provincie della penisola, molto gioverebbe la linea diretta *Roma-Gaeta-Napoli*, che ridurrebbe di 50 chilometri la percorrenza attuale fra le due metropoli, e colla quale si eviterebbero le difficili condizioni di tracciamento e di altimetria della linea attuale. Quando sarà compita la linea da Napoli a Reggio pel versante tirreno e ne sarà sviluppato il traffico, potrà il movimento fra Roma e Napoli divenire così considerevole, da esigere questo abbreviamento. Ma per ora, i nostri mezzi finanziarii devono essere rivolti a soddisfare altre più immediate necessità, e non possiamo perciò che far voti perchè l'incremento del traffico e la prosperità finanziaria del paese reclamino in breve questa nuova linea di abbreviamento e consentano di costruirla.

Vi è noto, o signori, come la legge dei 14 maggio 1865, n° 2279, approvasse la concessione di una linea da Termoli per Campobasso ad un punto della linea Foggia-Napoli, da determinarsi fra Telese e Benevento. Quella linea era stata compresa in una delle reti principali del Regno, perchè le si attribuiva allora una notevole importanza per le relazioni commerciali fra la valle del Po e Napoli. Ma in fatto, quelle relazioni sono state riconosciute di minore importanza; e d'altra parte poi, gli studii fatti hanno dimo-

strato, che nella valle del Biferno l'instabilità dei terreni presenterebbe tali difficoltà per l'impianto e la conservazione di una via ferrata, da esigere dispendii non proporzionati alla effettiva utilità di quella ferrovia, di cui l'esistenza, d'altronde, sarebbe sempre dalle frane compromessa. Converrebbe dunque abbandonare la valle del Biferno; ed allora lo sviluppo del tronco fra Termoli e Campobasso si accrescerebbe notevolmente.

Anche nel tratto da Campobasso alla linea Foggia-Napoli s'incontrano consimili difficoltà, sebbene in minori proporzioni; e quindi, dopo che la Società delle Meridionali ebbe studiato anche per questo tratto numerosi tracciati, dopo ripetute visite locali di Commissioni governative, si ebbe a riconoscere che conveniva preferire una linea che si allaccerebbe presso Benevento a quella di Foggia-Napoli, presentando fra Campobasso e Benevento uno sviluppo di 76 chilometri, con pendenze del 25 per mille e curve di 300 metri di raggio. Ora, per la necessità tecnica, pressochè inevitabile, di adottare per quella linea gli accennati tracciamenti, che renderebbero il tragitto da Termoli a Napoli molto maggiore di ciò che si prevedeva quando essa fu decretata (1), è evidente che ne verrebbe considerevolmente ristretta la sua zona di azione; tanto più ora che s'intende compiere la linea Pescara-Sulmona-Avezzano-Roccasecca o Ceprano, dalla quale le sarebbe tolto quasi tutto il movimento fra gli Abbruzzi e Napoli. Perciò la ferrovia Termoli-Campobasso-Benevento diverrebbe una linea di prevalente interesse locale, e non presenterebbe altro rilevante vantaggio, oltre quello di congiungere colla rete ferroviaria la città di Campobasso, capoluogo di provincia.

Nessun lavoro è stato finora intrapreso lungo quella linea; dappoichè la Società delle Meridionali, dapprima per difficoltà tecniche e finanziarie, ed in seguito per le intraprese trattative di riscatto, ha sempre soprasseduto ad iniziarne la costruzione. Ed il Governo, che riconosceva come quella linea abbia perduto non poco della sua primitiva importanza, e ben sapeva che la costruzione di essa gli avrebbe imposto, per le pattuite sovvenzioni, un onere finanziario considerevole, non aveva ragioni impellenti per sollecitare la Società all'adempimento di questo suo obbligo.

Ora però la questione non può più a lungo rimanere in sospeso. Per quanto sia il nostro rispetto per le determinazioni legislative anteriormente prese, e per le legittime aspettative che esse hanno nelle popolazioni suscitate, non potremmo, pei motivi sopraccennati, proporre che dallo Stato si provveda alla costruzione dell'intera linea Termoli-Benevento.

Ciò che importa principalmente si è di togliere la città di Campobasso, colla massima parte della sua provincia, dall'isolamento in cui ora si trova; e tale intento sarebbe raggiunto, ove si costruissero soltanto i 76 chilometri da Benevento a Campobasso.

Colla costruzione di questo tronco si provvederebbe poi a dotare il paese di una importante porzione di quella linea interna, che abbiamo più sopra indicata, e che è di tanto interesse per le difesa militare eel Regno. E dalla esecuzione di quell'opera rimarrebbero pure appagati i voti che dalle città e dalle provincie di Campobasso, di Benevento e di Napoli sono stati insistentemente espressi. Onde, sia perchè in questo tronco cade un'altra traversata dell'Appennino, sia per la grave spesa occorrente, sia per la sua utilità militare, sia finalmente perchè esso fa parte della rete concessa per legge alla Società delle ferrovie Meridionali, crediamo che sia ancora di tale importanza da doverla classificare in questa 2ª categoria.

Sotto certi aspetti, e particolarmente per il movimento locale e per le relazioni di Campobasso con Roma, presenterebbe su questa linea non dubbii vantaggi un'altra da Campobasso a Cajanello sulla ferrovia Roma-Napoli, per Isernia e Venafro; ma ciò nonostante, il rispetto che è dovuto pur sempre ad una legge preesistente, ed i voti concordi delle rappresentanze ufficiali di tre Provincie ci hanno consigliato a dar la preferenza al tronco Campobasso-Benevento, senza escludere che in avvenire possa provvedersi anche alla linea di Cajanello.

Poco è da dirsi del breve tronco Codola-Nocera, che, dopo più maturo esame si sostituirebbe a quello Codola-San Clemente, contemplato nella legge 28 agosto 1870, n. 5858. Con questi quattro chilometri, di facilissima costruzione, si vengono a congiungere le due linee Napoli-Avellino e Napoli-Salerno ed a procurare notevoli abbreviamenti, non solo fra Napoli ed Avellino, ma ancora per tutte le provenienze da Eboli verso Roma e Foggia e reciprocamente, e molto più ancora per le relazioni fra Salerno ed Avellino, capoluoghi di due provincie confinanti. Laonde, malgrado la sua brevità, gli interessi cui quel tronco provvede sono di tale entità ed estensione, da giustificare la sua classificazione tra le ferrovie della rete principale, che dallo Stato si costruiscono.

Nel novero delle ferrovie principali, alla costruzione delle quali conviene fin d'ora provvedere, devesi comprendere la ferrovia da Reggio alla linea Salerno-Eboli. Le questioni relative al tracciamento di quella linea sono state, nello scorso anno, studiate da un'apposita Commissione tecnica, inviata sui luoghi, e la sua relazione è già stata pubblicata, come uno degli allegati al progetto di legge del 22 novembre 1877 (n. 139).

È superfluo di volervi dimostrare come questa linea presenti i caratteri di una linea principale, bastando accennare che, anche dopo il compimento della linea di Potenza, tenza, essa abbrevierà di oltre 200 chilometri il tragitto fra Reggio e Napoli, e, percorrendo con moderate pendenze il versante del Tirreno, stabilirà una diretta e quasi non interrotta comunicazione fra la Sicilia e la Capitale del Regno, annodando poi con Roma e con Napoli quelle estese e fertili parti delle provincie di Reggio, Catanzaro, Cosenza, Potenza e Salerno, che giacciono lungo il versante suddetto.

*Terza categoria.* — In una terza categoria noi porremmo sei linee, la di cui grande importanza, quantunque minore di quella delle precedenti, è pur dimostrata, mentre poi quelle linee sono vivamente desiderate dalle popolazioni interessate. Tre di esse accennano a passi alpini, e potranno in un avvenire più o meno remoto diventare d'importanza internazionale; e fra queste, due compierebbero un atto di giustizia distributiva, facendo penetrare per la prima volta la vaporiera in due ragguardevoli provincie italiane; altre due sono destinate al compimento della linea arteriale interna ed a scopi militari; mentre che un'ultima in Sicilia congiungerebbe due delle più grandi città italiane.

Per la linea *Ivrea-Aosta*, ragioni politiche e militari evidentissime consigliano di non ritardare più a lungo l'allacciamento, promesso già da tanti anni colla nostra rete ferroviaria, di una valle che confina colla Francia: allacciamento così ardentemente desiderato e con offerta di larghi sagrifizii domandato; sagrifizii però che, senza il valido aiuto del Governo, sarebbero impotenti allo scopo. Tanto nella legge 13 maggio 1865, quanto in quella del 28 agosto 1870, era dichiarato che quella linea sarebbe stata esercitata con un compenso del 50 per cento del prodotto lordo, ed in quest'ultima si accordava inoltre una sovvenzione governativa di L. 3,500,000 a fondo perduto; ma il fatto ha dimostrato che anche con questo sussidio non era possibile eseguire quella linea, in condizioni assai difficili di costruzione, e che almeno pei primi anni non potrà certamente essere rimuneratrice. Epperò noi vi proponiamo di costruirla a spese dello Stato, con quel concorso regionale di cui diremo, comune a tutte le linee di questa terza categoria.

Le linee valtellinesi o retiche, *Sondrio-Colico* e *Colico-Chiavenna*, hanno una speciale importanza, perchè raccoglieranno il commercio dei Grigioni e della provincia di Sondrio, che esse allaccieranno alla navigazione lariana. Inoltre, col solo tronco Sondrio-Colico, di più facile co-

(1) La linea Termoli-Benevento risulterebbe così di una lunghezza di chilometri 161; cui aggiunti i 97 chilometri da Benevento a Napoli, si avrebbero fra Napoli e Termoli chilometri 258.

Invece nel 1865 si presumeva di dover costruire soltanto 125 chilometri fra le Stazioni di Termoli e di Telese; e siccome quest'ultima è distante da Napoli 65 chilometri soltanto, così il tragitto fra Termoli e Napoli si supponeva non maggiore di 190 chilometri.

struzione, non sarebbero soddisfatti i bisogni di quella provincia, i quali richiedono che la ferrovia giunga a Chiavenna, centro del suo commercio colla Svizzera e coll'Engadina attraverso i gioghi dello Spluga e della Maloja. E quindi è necessario che di quei due tronchi assuma lo Stato la maggior parte della spesa.

Ed analogamente la ferrovia per *Belluno* presenta una speciale importanza, inquantochè congiungerebbe la provincia bellunese, ora affatto priva di vie ferrate, alla rete generale, col suo capoluogo in testa di linea.

All'importanza delle due linee *Terni-Rieti-Aquila* e *Avezzano-Roccasecca* si accennò pure ripetutamente, e per queste, maggiore del regionale, emerge l'interesse nazionale-militare.

Infine, nella terza categoria viene la *Messina-Patti* al tronco *Cerda-Termini* di non piccola importanza, come quella che varrà a collegare Palermo a Messina; e mediante le recenti strade ruotabili, costruite o da costruire, che discendono alla marina, e la ferrovia Termini-Caltanissetta, verrà ad estendere la sua azione ad una parte notevole dell'isola.

*Quarta categoria.* — Si ha quindi una quarta categoria, dove raggruppammo 25 linee, nelle quali sono prevalenti gl'interessi regionali od interprovinciali, quelli cioè di congiungere capoluoghi di provincia o di circondario, o regioni industriali, o porti, alle linee delle categorie più importanti; interessano dunque il completamento della rete generale, e per esse occorre, a nostro avviso, pur generoso il concorso dello Stato, quantunque in minore misura di quanto si dovrà stabilire per le linee di prevalente importanza nazionale.

*Quinta categoria.* — Infine, in una quinta categoria noi porremo quelle linee, per le quali l'interesse provinciale o semplicemente locale è del tutto prevalente, e la cui mancanza, in certo qual modo, non costituirebbe un difetto nel sistema generale della rete.

*Riparto delle spese.* — Nessuno pone in dubbio che, fatta eccezione delle linee della prima categoria (e salvo alcuni contributi che già fossero stati volontariamente offerti), per le altre debbano concorrere le Provincie ed i Comuni interessati, in tanto maggior misura, quanto maggiore è il loro tornaconto nel favorire tali linee, e minore il vantaggio che queste arrecherebbero al benessere nazionale. E tacendo che, in linea di fatto, per molte ferrovie sono già stati volontariamente votati sussidii valutabili dalle Provincie e dai Comuni, in linea di diritto nessuno potrebbe ragionevolmente sostenere che una ferrovia non abbia, pel benessere dei territori, che essa è destinata a servire, un'azione tanto diretta e tanto estesa, quanto quella di un porto, di una strada ordinaria, di un'arginatura, pei quali casi la legge tassativamente chiama a concorso collo Stato gli interessati.

Dipendentemente pertanto dai criterii che abbiamo stabiliti per la distinzione delle linee fra le varie categorie, per la seconda di queste l'art. 4 della legge, che noi vi proponiamo, limita al decimo il concorso delle regioni interessate, mentre che al quinto facciamo salire (art. 5) la quota parte dei contributi per la terza categoria. Per la quarta, le linee in essa comprese saranno da costruirsi col concorso dello Stato, in ragione aumentabile colla difficoltà d'esecuzione, epperò del costo: cioè per 6 decimi sulle prime centomila lire di costo chilometrico, per 7 decimi sulle successive centomila, e per 8 decimi sulle rimanenti. Per queste linee dunque, la maggior porzione delle spese cadrà ancora a carico dell'Erario nazionale.

Segue ultima la quinta categoria; e qui abbiamo ritenuto che la maggiore spesa dovesse essere sopportata dagl'interessati direttamente, sempre però accordando più generoso il concorso governativo, coll'aumentare del sacrificio pecuniario richiesto per la costruzione. E cioè a 4 decimi limitammo il sussidio dello Stato sulle prime 80 mila lire di costo, ragguagliato a chilometro, a 5 decimi sulle successive 70,000, ed a 6 decimi sulle rimanenti.

Dai quadri delle cinque categorie allegati sotto il numero III alla presente Relazione, e specialmente del riassunto, si vedrà come in tali categorie noi abbiamo compreso 3694 nuovi chilometri di strade ferrate, che, aggiunti a quelli in esercizio ed in costruzione, daranno un totale di 12,400 circa; i quali corrispondono a metri 42 per chilometro quadrato di superficie, ed a chilometri 462 per milione di abitanti.

*(Continua)*

## LE FERROVIE ECONOMICHE

Ecco il discorso dell'on. deputato Robecchi, pronunziato a Vaprio in occasione dell'inaugurazione del *tramway* a vapore Milano-Vaprio, di cui si parlava nella nostra corrispondenza da Milano, inserita nel numero precedente.

Le idee espresse dall'on. Robecchi sulla questione ferroviaria sono conformi alle nostre, che abbiamo già svolte in parecchi articoli. La vigorosa parola dell'egregio deputato di Gorgonzola dà loro un'autorità ed un risalto, che non può certo sfuggire ai nostri lettori, specialmente alla vigilia d'importanti discussioni ferroviarie nei due rami del Parlamento italiano.

Premesse alcune parole sulla festa inaugurale di cui si trattava, l'on. Robecchi disse:

....Non io oggi, nè sarebbe certo il momento opportuno, mi farò a ritessere la storia della nostra impresa, a dimostrare come essa nacque per sola iniziativa privata, quali principii la dominarono, come furono condotti gli studii e raccolto il capitale, quale valido appoggio ritrovò nella pubblica opinione perchè soddisfaceva a un bisogno sentito da tutti, quale mirabile armonia ed unità di vedute regnò sempre tra le persone che le diedero spinta ed avviamento; e infine come noi oggi abbiamo qui compiuta, quasi per incanto, in meno di un anno, la nostra linea ferroviaria di 30 chilometri, cogli edificii e con tutto il materiale necessario per l'esercizio.

Però permettetemi che io ponga in evidenza due punti, che chiamerò caratteristici, di questo avvenimento, e che servono a dimostrare come esso abbia una portata meno ristretta di quello che possa supporsi circa un fatto di puro interesse locale.

Il primo punto è, che la nostra Società è la prima in Italia che va ad attivare un *tramway* di lunga percorrenza, esercitato unicamente col mezzo del vapore, col mezzo della trazione meccanica.

Questo fatto ha una importanza maggiore di quello che sembri a prima vista. Poichè, non solo rivela l'ardimento della nostra Società, la quale affronta problemi nuovi, che tennero lungamente perplessi gli animi degli uomini tecnici. Ma mette in chiaro il lato generale della quistione, e addita allo Stato ed al paese delle soluzioni nuove rispetto al compimento della rete secondaria del Regno, e delle ferrovie d'interesse locale.

Il problema delle vie ferrate economiche pur troppo fu poco studiato in Italia fin qui. Esso racchiude in sè lo scioglimento opportuno di molti dei più ardui quesiti concernenti la viabilità dell'Italia piana e montuosa. Se fosse stato affrontato prima, da una parte si sarebbero risparmiate ingenti somme sciupate in linee troppo costose, che non hanno, nè avranno mai un traffico proporzionato alle spese di costruzione e di esercizio; e dall'altra, restringendosi nei limiti del vero e del possibile, si sarebbe potuto dare esecuzione a molte opere pubbliche, che sono ancora a desiderare.

Io penso che una parte delle linee di diramazione e di complemento, e molte di quelle che non hanno transito, come sono le linee insulari, avrebbero potuto utilmente essere costruite col sistema economico. Idea feconda, che sorge tardi in Italia, ma forse ancora a tempo per impedire molti errori e molto spreco di capitali, di cui abbiamo così grande penuria.

In Italia vi è stato, e vi è ancora, una certa discordanza, un certo equilibrio, tra le condizioni e le fortune politi-

che, e lo stato materiale ed economico del paese. Perciò, onde porre a livello questo doppio ordine di fatti, ci siamo trovati nella necessità di fare molte cose a precipizio, e di condensare, con una scarsa produzione, in un breve spazio di tempo, quegli sforzi e quelle spese, che altre nazioni, assai più ricche di noi, hanno messo tutto un periodo storico ad effettuare. In pochi anni abbiamo dovuto dotare il paese di una immensa suppellettile di cose e di grandi opere pubbliche, che potevano essere il còmpito di più di una generazione, sfruttando il presente e impegnando largamente anche l'avvenire.

Nè di ciò io mi dolgo, se era necessario. Poichè la civiltà ha anch'essa le sue pretese, le sue prepotenze, le sue fatalità. Ma, in tanta ressa di cose che ci preme da ogni lato, tanto più è necessario studiare accuratamente, ed applicare con prudenza, quei metodi economici, quei risparmii, quei temperamenti, che ci permettono di raggiungere egualmente lo scopo che ci prefiggiamo, senza che l'esaurimento ci raggiunga a mezza strada, senza che la generazione, che sopporta il peso, rimanga oppressa dalla sua mole.

Il secondo punto che io desidero mettere in rilievo è questo, che la nostra impresa si è effettuata traendo le proprie forze e i propri mezzi unicamente dal capitale privato, senza fare appello a sussidio, a garanzia, o a sovvenzione qualsiasi, nè governativa, nè d'altra natura. Questo è tanto più degno di nota, questo è un esempio tanto più imitabile, in quanto che ora in Italia sfortunatamente non si sa quasi fare un passo in questo genere di opere, senza cercare di rovesciare sul paese intiero una parte rilevante della spesa, senza gridare aiuto, e senza chiamare in proprio soccorso il potente appoggio dello Stato.

E di questo è una prova la legge ferroviaria che sta ora davanti al Parlamento, colla quale il Governo ha dovuto chiedere di poter sobbarcarsi ad una ingente spesa, se pure ha voluto dare una spinta allo svolgersi in Italia della rete secondaria e complementare, e anche di quella di puro interesse locale. Alla prima ha promesso un concorso per due quinti, e anche per metà della spesa di costruzione e di armamento, oltre all'altro peso che andrà a ricadere su di lui quando si vorrà esercitare la linea. E quanto alle ferrovie economiche, a quelle a sezione ridotta, ed ai *tramway* a vapore, che andranno a stabilirsi sulle strade nazionali, ha promesso, oltre la concessione dell'area stradale, un sussidio annuo, che può salire fino alle mille lire al chilometro.

In Lombardia, le cose hanno proceduto, e procederanno ancora, se gli altri non ci guastano, in un altro modo. Abbiamo visto sorgere e svilupparsi senza alcuna garanzia una parte della rete secondaria, come le linee di Monza-Calolzio, di Varese, di Vigevano, e quella che si sta ora costruendo da Milano ad Erba. E quanto ai *tramway* a vapore, vere ferrovie economiche, basta chiedere agli egregi rappresentanti della Provincia, che sono qui presenti, quale ressa di domande per la concessione sta davanti agli Ufficii provinciali: domande che non contengono la richiesta di alcuna sovvenzione, fuorchè quella della cessione dell'area stradale.

Speriamo di non averci a pentire di esserci messi su questa via generosa! Speriamo di trovare degli imitatori nelle altre parti d'Italia. Speriamo almeno che il Governo ci sia benevolo, e che i poteri pubblici veggano con simpatia ed abbiano i massimi riguardi per queste giovani ed ardite imprese, che hanno un vero carattere di servizio pubblico, e che, oltre al promuovere l'interesse della universalità, sono per lo Stato una fonte copiosa e cospicua di tributi.

Io credo, e questo è un mio particolare apprezzamento, che lo Stato, quanto alle ferrovie della rete secondaria, potrebbe spingersi fino a dare una sovvenzione proporzionata ai gravi tributi che pagano, poichè non ammetto, e lo sostenni altre volte alla Camera, che lo Stato faccia un lucro di un mezzo di viabilità. E non è fuori di luogo il ricordare che queste imposte, secondo quanto è calcolato in un documento ufficiale recente, salgono alla dura cifra di due ed anche tre mille lire al chilometro all'anno, per una linea il cui prodotto lordo chilometrico sta tra le 10 e le 12 mille lire all'anno.

Ma io mi accorgo che, andando di questo passo, senza avvedermene, viene a scivolare e ad infiltrarsi nelle mie parole quella benedetta politica, che noi abbiamo deciso oggi di bandire da questo geniale convegno.

Mi conviene quindi finire, e non mi resta che di trarre l'oroscopo, e di chiamare su questa nostra nascente impresa i più lieti augurii e i più confortanti pronostici. Le sia mite il destino, e clemente il Fisco: questo Fisco inesorabile, il quale spia avidamente l'apparire del capitale, e la manifestazione della operosità industriale, per colpirla ed attirarla nelle sue reti. Auguro che sia permesso al capitale di espandersi, di fortificarsi, e di raggiungere quella giusta ed equa rimunerazione, a cui ha diritto in ragione del lavoro e dei rischi che affronta.

L'oratore chiuse poi il suo brillante discorso, porgendo ringraziamenti al Prefetto, alla Deputazione provinciale, al benemerito Consiglio d'amministrazione della Società, ed all'egregio suo direttore ing. Enrico Radice, scampato quasi prodigiosamente al pericolo di cader vittima di un odioso attentato, come già accennammo in un precedente numero.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 18 giugno.

L'on. Nervo non diede ancora lettura della propria relazione sul disegno di legge per l'inchiesta ferroviaria ed il provvisorio esercizio governativo della rete dell'Alta Italia in seno alla Giunta parlamentare, della quale egli fu per doppia elezione capo e coda, doppia onoranza a lui toccata in sorte, grazie alla neutralità da lui sempre spiegata tra le ardentissime opinioni contrarie dell'esercizio dello Stato e dell'esercizio privato. Ciò significa che, a conti fatti coll'orologio alla mano, ci vorranno almeno almeno un altro paio di giorni, prima che la relazione venga posta in distribuzione alla Camera; ventiquattr'ore di tempo ai deputati per leggerla,.... o non leggerla, bisogna pure concederle; tre o quattro giorni di pubblica discussione sono inevitabili, e un esame più strozzato sarebbe una grande sconvenienza. Quindi vedete agevolmente ai quanti di giugno si arriva, e come, per conseguenza forzosa, la discussione debba venire in Senato deplorevolmente strozzata, seppure, malgrado il brutto spettacolo d'una corsa compiuta a forza di spinte e spintoni, si farà in tempo avanti la fatale scadenza del 1° luglio!

Intanto, che si sappia, nulla venne ancora determinato dal Gabinetto Cairoli rispetto alla nomina del Consiglio di amministrazione e del Direttore generale dell'esercizio; riguardo ai capi-servizio, sembra non siavi dubbio che saranno riconfermati gli attuali, salvo forse qualche eccezione.

Interverranno oggi in seno della Giunta esaminatrice del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie gli onorevoli Presidente del Consiglio dei ministri ed i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, chiamati a fornire schiarimenti ed emettere dichiarazioni capaci di recare un po' più di luce e di concordia sopra l'arduo e appassionato problema. Il quale (si va generalizzando ogni giorno più la mia vecchia idea fissa) sarà ricacciato un'altra volta, volere o volare, nel limbo dei sospesi, per lo meno sino a novembre. Sarà forse un inganno il mio, e oramai di tantissime altre persone; ma se saranno rose, fioriranno (*).

(*) Le previsioni del nostro corrispondente sono confermate da un dispaccio odierno da Roma, il quale ci annunzia che gli on. ministri Baccarini e Seismit-Doda, essendo ieri intervenuti alla riunione della Commissione, hanno fatto vive sollecitazioni affinchè il progetto si discuta prima della proroga del Parlamento; ma i Commissarii hanno dichiarato essere ciò assolutamente impossibile. (La Red.)

Il vostro corrispondente straordinario da Roma vi annunziava la settimana scorsa essere intenzione del Ministero di discutere e risolvere la questione relativa alle Stazioni internazionali da costruirsi sulle due frontiere italiana ed austriaca, alla Pontebba ed a Cormons, nella occasione dei prossimi negoziati per la rinnovazione del trattato di commercio tra le due Potenze. Ma intorno a questo interessante soggetto, sulla fede non dubbia di autorevole personaggio giunto testè dall'aver percorso la linea da Udine a Pontebba e da Pontebba a Tarvis, io debbo riferirvene una assai sorprendente. Egli avrebbe veduto e toccato con mano la costruzione già molto avanzata di un'amplissima Stazione alla frontiera austriaca, evidentemente disegnata ed edificata per un servizio internazionale, visto che non si è omesso di provvedere a tutti gli annessi e connessi richiesti dalle esigenze di siffatto servizio. Ora, di questo fatto compiuto, che pregiudicherebbe in qualche modo, ed anzi profondamente, la soluzione della sovraccennata questione, non avrebbe mai avuto notizia prima di questi ultimi giorni il Ministero italiano, e quindi soltanto testè sarebbe stato in grado di chiederne schiarimenti al Governo austriaco.

Trattative al riguardo ne avvennero già a più riprese tra i due Stati limitrofi, ma non si è mai giunti ad una conclusione; e da lungo tempo non se n'era più parlato altro, lasciando sospese le diverse soluzioni ideate, o di due Stazioni alle rispettive due frontiere, o di una sola a cavallo di queste, o finalmente di una sola ancora sull'uno o sull'altro territorio. Come mai il nostro vicino, col quale d'altronde ci troviamo nei più *cordiali* rapporti d'amicizia, abbia mirato a risolvere, in qualche modo pregiudizialmente ripeto, un problema che interessa entrambe le parti, senza informarci e senza interrogarci su nulla, è ciò che io non so dirvi questa volta: spero che lo potrò la settimana prossima. —

La ferrovia a trazione funicolare secondo il sistema Agudio, tra codesto borgo di Sassi e la celebre Necropoli di Superga, progetto intorno al quale il *Monitore* non mancò d'intrattenere ripetutamente i suoi lettori, ebbe l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si limitò, nella sua ultima seduta generale del 15, ad introdurvi alcune avvertenze e modificazioni. —

Il prosciugamento (mediante macchine idrovore) di una zona della piana di Fondi e Monte S. Biagio, fra i canali Vetere ed Acquachiara, nella provincia di Caserta; e parecchie costruzioni di strade provinciali di 1ª serie, costituiscono gli altri minori progetti di opere pubbliche, esaminati nella settimana dal Consiglio superiore medesimo. B.

---

TRAMWAY MILANO-MAGENTA-CUGGIONO-CASTANO.

Milano, 17 giugno.

Le pratiche per l'attivazione del *tramway* Milano-Magenta-Cuggiono-Castano procedono celerissimamente.

Ieri l'altro il signor Belloli firmò il contratto per la costruzione di quel *tramway*; ed ove un tale contratto sia approvato dall'Assemblea degli azionisti, che verrà all'uopo riunita il 22 andante, il signor Belloli darà nell'entrante settimana mano ai lavori, che verranno spinti colla massima sollecitudine, per modo che nel prossimo settembre gran parte della nuova linea potrà essere aperta all'esercizio.

Col detto contratto l'intraprenditore Belloli, al prezzo di L. 28,000 al chilometro dovrà dare alla Società la linea, della lunghezza di 40 chilometri, compiuta con tutto il suo materiale fisso e mobile: cioè un robusto armamento con rotaie pesanti non meno di 14 chilog. al metro; nº 20 carrozze assortite delle migliori fabbriche; nº 10 carri da merci; n.º 5 locomotive secondo i modelli più perfezionati e di forza sufficiente da trascinare, su pendenze del 2 0[0] ed alla velocità di 15 kilom. all'ora, n.º 3 vetture cariche; ed oltre ciò, tutti gli edifizii di servizio e di deposito per le diverse Stazioni ai capi della linea; dovrà inoltre provvedere a tutte le spese, tasse ed indennizzi per la costituzione legale della Società e per gli anteriori studii, in modo che la Società stessa possa cominciare l'esercizio libera perfettamente da ogni e qualunque spesa d'impianto.

Come si vede, i patti del contratto non potrebbero per la Società essere migliori; ed è certo che un tal risultato non si sarebbe potuto raggiungere, senza lo spirito intraprendente, e direi pure disinteressato, del signor Belloli, il quale, più che al proprio, mirò all'utile di Cuggiono, suo paese nativo, borgata importantissima del Milanese e pur tuttavia priva di comodi mezzi di comunicazione.

Ed una parola di calda lode va pure ai concessionarii signori ing.re Hovarth e rag.re Mascheroni, ed al Comitato promotore presieduto dal conte senatore Aldo Annoni, alla cui perseverante fede ed opera indefessa devesi la riuscita del progetto.

Per quanto mi consta, posso poi aggiungervi essere intenzione del signor Belloli di affidare la costruzione delle vetture al nostro bravo Grondona, e delle locomotive alla Ditta Krauss di Monaco (caldaia orizzontale e cilindri esterni).

La nuova linea, che da Milano si spingerà con due rami sino alla ricca vallata del Ticino a servizio di una popolata ed industriosa zona di paese, seguirà in Lombardia l'inizio di questo genere di ferrovie veramente economiche, che sono ancora nel desiderio delle popolazioni poste fuori della zona attiva delle ferrovie ordinarie. M.

---

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che tra qualche giorno verrà dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia diramato un ordine di servizio, contenente tutte le prescrizioni, d'indole amministrativa e contabile, da osservarsi per la preparazione e per l'attuazione del passaggio, alla mezzanotte del 30 corr. mese, della gestione ferroviaria dall'Amministrazione cessante alla governativa.

Queste disposizioni furono in questi giorni concordate tra il Ministero e la Società; e non v'ha dubbio che la loro applicazione basterà a tutelare gl'importanti interessi, così dello Stato, come della Società medesima.

Il trapasso di codesta grande azienda è certo un fatto di specialissima importanza, che crediamo non abbia riscontro nei precedenti amministrativi del nostro paese. Siamo però convinti che il sentimento del dovere di tutto il personale ferroviario e lo zelo illuminato dei funzionarii superiori non verranno meno anche in tale occasione, e renderanno quindi possibile che il detto trapasso si compia in modo da soddisfare la generale aspettazione.

---

Allo scopo di favorire coloro che desiderano visitare l'Esposizione universale di Parigi, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, di concerto colle Ferrovie francesi, ha disposto per l'attuazione di un *Treno speciale di piacere*, d'andata e ritorno a prezzo ridotto, da Torino a Parigi, senza cambiamento di carrozze a Modane.

Questo treno speciale partirà da Torino il 26 corr., e ripartirà da Parigi il 3 del prossimo luglio, coll'orario all'uopo stabilito; cosicchè i visitatori potranno fermarsi in Parigi *sette* giorni, compreso quello dell'arrivo e della partenza dalla detta città, e quindi anche durante le feste ivi stabilite pel 30 giugno.

Nel treno di piacere saranno però ammessi soltanto viaggiatori di 2ª e 3ª classe, mediante appositi bi-

glietti di andata e ritorno rilasciati dalle Stazioni all'uopo autorizzate. I prezzi ordinarii saranno ridotti del 50 per cento per l'intera percorrenza.

Domenica scorsa, come abbiamo annunciato, ebbe luogo la inaugurazione del tronco Loèche-Brigue. Questo tronco misura soltanto 40 chilometri, ma conduce ai piedi del Sempione. Esso fu costrutto con molta economia ed abilità. Le perizie, per soli 30 chil., cioè sino a Viège, avevano calcolato la spesa in 8 milioni; invece i 40 chil. sino a Brigue non ne costarono che 6, mercè la generosità del Governo ed i sacrificii dei Comuni, che fornirono gratuitamente i terreni e le traversine.

Il treno inaugurale, composto di 20 carrozze piene d'invitati, con 2 locomotive tutte imbandierate, e salutato dagli applausi delle popolazioni, partendo da Bouveret, percorse in 3 ore 1\|2 i 130 chil., che separano Bouveret da Brigue, arrestandosi soltanto alle Stazioni di Saint-Maurice, Martigny, Sion, Sierre e Loèche.

A Brigue, il prefetto sig. In Albon salutò gl'invitati, offrendo loro il vino d'onore colle sole parole: « Noi vi attendevamo sino dal 1853; e vi ringraziamo di non aver disperato di questa impresa, e di averci finalmente collegati ai nostri fratelli confederati ed alla Francia ».

Molti discorsi e brindisi furono poi pronunciati al banchetto: il sig. Ceresole fece un brindisi alla Repubblica francese, ricordando il gran genio che aprì una strada traverso il Sempione; e l'ing. Lommel, direttore tecnico dell'impresa, fece un brindisi all'Italia, a cui rispose il sig. Calpini, avvocato di Domodossola, bevendo *alla prosperità della Svizzera!*

La festa non poteva essere più brillante e cordiale.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie siciliane.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 15 corr., prese a discutere l'articolo relativo alle ferrovie siciliane, stato proposto dalla Commissione del bilancio, in seguito alle proposte fatte dall'onorevole Sella e dal Ministro dei lavori pubblici durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici: articolo che fu da noi riferito nel precedente numero, insieme colla *nota* aggiuntavi dalla Commissione medesima.

*Depretis* dichiara che non può accettare la proposta della Commissione del bilancio; discorre dei progetti ferroviarii, e difende l'opera del suo Ministero nella concessione delle due linee siciliane. Propone poi un articolo invece di quello della Commissione.

*Biancheri* (relatore) riassume i concetti che inspirarono le proposte della Commissione del bilancio, le quali tendono alla costruzione della linea Caldare-Canicattì, senza pregiudizio delle linee delle Imere, Vallelunga, ecc.

Il Ministro resta libero nei suoi studii e nelle sue ulteriori proposte per la linea di Vallelunga, se sarà possibile, o per altre.

*Sella* ricorda le precedenti discussioni sulla questione, e risponde alle osservazioni dell'on. Depretis.

Eccita la Camera ad approvare le proposte della Commissione del bilancio; parla delle varie linee, ed esprime l'opinione che quella delle Caldare possa costruirsi in termine più breve delle altre.

L'oratore dimostra l'ottimo effetto che produrrà nella Sicilia l'approvazione dell'articolo proposto dalla Commissione.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) ricorda le dichiarazioni da lui fatte contro la legalità degli appalti. L'on. Depretis vorrebbe ora che si votasse l'articolo quale si trova nel progetto per le nuove costruzioni ferroviarie.

Il Ministro ricorda la conferenza da lui avuta colla Commissione del bilancio, e l'accettazione da lui fatta della proposta della Commissione stessa, colla riserva della spesa dai 30 ai 40 milioni.

Quando proposi il progetto delle nuove costruzioni (egli dice), indicai Canicattì-Caldare e l'altra, che è la diretta, fra le due ora in esercizio. Ora, dev'esser bene stabilito che l'articolo della Commissione include le due linee Canicattì-Caldare e l'altra non definita, ma che costerà 30 o 40 milioni.

Il Ministro fa poi qualche osservazione circa il numero 4° della Nota della Commissione, esponendo il concetto e l'interpretazione che gli dà.

Assicura che farà ogni sforzo, perchè non si commettano spropositi, come se ne commisero finora. Farà ogni sforzo perchè non si precipitino gli studii: la precipitazione nuoce ai lavori.

Nessuno tema che il Governo non voglia far le linee. Esso vuol farle, ma domanda, piena libertà, appunto perchè vuole avere tutta la responsabilità.

Il Ministro parla ancora delle previsioni erronee che si fecero per alcune linee, e crede necessario che gli studii si facciano senza precipitazione.

Dice che i definitivi rapporti sui progetti delle ferrovie siciliane non sono ancora pervenuti, e parla delle varianti proposte degli ingegneri Billia e Giordano.

Parla delle due linee delle Imere e di Vallelunga, e delle visite ordinate sull'una e sull'altra. Le spese sono press'a poco eguali per l'una e per l'altra. Le gallerie delle due Imere domandano cinque anni, quelle di Vallelunga otto o nove anni. Per affrettare il lavoro, bisognerebbe pagare tre o quattro milioni di più all'anno.

Dice che la linea delle Imere sposta la questione politica da Palermo a Caltanissetta; svolge delle considerazioni su tale questione, e dichiara che del numero 4° della nota della Commissione si varrebbe per via di eliminazione.

Il Ministro prega l'on. Depretis di accettare l'articolo della Commissione, ripetendo che il Governo intende proporre e propone che le due linee si facciano.

Conchiude poi eccitando la Camera ad approvare l'articolo della Commissione.

*Depretis* dice di non essere persuaso che giovi tener sospesa la questione della ferrovia principale della Sicilia e mantiene il suo articolo.

*Minghetti* dice che, votando l'articolo, si dà al Ministro la libertà della scelta e l'obbligo di costruire la linea di Canicattì.

L'oratore dimostra la differenza tra l'articolo della Commissione e quello dell'on. Depretis.

Parlano ancora gli on. Morana e Di Cesarò. Quest'ultimo eccita l'on. Depretis a ritirare il suo articolo.

*Depretis* vi insiste.

*Baccarini* dichiara nuovamente che intende di fare in Sicilia le due linee, una già determinata, l'altra da determinarsi. Ho detto che farò ogni sforzo per affrettare i lavori, ho accettato l'articolo della Commissione, e non vedo le ragioni per le quali l'on. Depretis insiste nel suo articolo, che io non posso accettare.

*Di Cesarò* propone quindi il seguente ordine del giorno: « La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro, passa all'ordine del giorno. »

È approvato.

Messa ai voti la proposta dell'on. Depretis, è respinta a grande maggioranza.

È invece approvato, quasi all'unanimità, l'articolo della Commissione.

Posto quindi ai voti il capitolo 146 del bilancio dei lavori pubblici, ch'era rimasto in sospeso, è approvato; ed è pure approvata la somma complessiva del bilancio dei lavori pubblici, già riferita.

**Ferrovie del Napoletano.** — Scrivono da Napoli 12, all'*Opinione*:

Nelle nostre provincie si va manifestando una notevole agitazione per le questioni ferroviarie d'interesse locale.

Nei circondarii di Larino e di Campobasso c'è un vivo contrasto, poichè si preferisce la linea Campobasso-Benevento a quella Campobasso-Caianello.

È inutile dirvi che tutta la provincia di Benevento è favorevole alla prima, anzichè alla seconda linea. Per ora i Comuni promuovono indirizzi e voti, ed a queste manifestazioni volentieri si associa la cittadinanza.

— A questo proposito leggiamo nella *Riforma*, che una grave agitazione regna in tutti i Comuni del Molise e della Capitanata, ed in parecchi di Terra di Lavoro, per far preferire la linea Appulo-Sannitica alla Termoli-Benevento.

Un'assemblea tenuta a quest'uopo a Lucera, presieduta dal deputato Giandomenico Romano, colle rappresentanze di 28 Comuni delle Puglie e del Sannio, ha votato un lungo ordine del giorno, in cui, dopo molti *considerando*, si conchiude come segue:

« Per queste ragioni (il popolo di Lucera),

« Invita tutti i cittadini d'Italia, a qualunque provincia appartengano, a far opera, con tutti i mezzi legittimi che sono in loro potere, presso S. M. il Re Umberto I, i rappresentanti dei due rami del Parlamento, e presso il Governo, onde non si perpetri tale e tanta iattura a danno della nazione, e che alla costruzione della Benevento-Campobasso-Termoli venga invece preferita l'Appulo-Sannitica;

« Invita tutt'i Municipii e le Provincie più immediatamente interessati a concorrervi coi loro mezzi pecuniarii in proporzione delle loro forze;

« Ringrazia i settanta onorevoli deputati delle diverse provincie d'Italia, che hanno raccomandato l'Appulo-Sannitica nello interesse ben inteso della Nazione ».

**Tramways di Napoli.** — Scrivono da Napoli, 13, alla *Gazzetta d'Italia*:

Una gravissima quistione è sorta tra la Società dei *tram* ed il Consiglio provinciale di Napoli, a proposito delle strade delle provincie, che la Società dovrebbe costruire per obbligo, e per le quali essa chiede una proroga che dice indispensabile ai suoi interessi. Il Consiglio provinciale ha autorizzato la sua Deputazione a sostenere in ogni modo i diritti della Provincia, pur mostrandosi conciliante verso le domande della Società. Certo che l'abolizione, o anche la sospensione delle corse dei *tramways*, ormai riconosciute tanto utili per la circolazione immensa della nostra città, e specialmente per Portici e Frisio, porterebbe con sè una grave perturbazione; però sarebbe bene che la Deputazione provinciale non si mostrasse troppo severa verso la Società. Del resto, il prolungamento della via ferrata a cavalli sino a Torre Annunziata, come la si pretende, non è riconosciuta da nessuno di suprema necessità, essendovi già la strada ferrata a vapore per Castellamare e per Eboli, la quale, toccando Torre Annunziata parecchie volte al giorno, farebbe una terribile concorrenza alle ferrovie a cavalli, e le renderebbe anzi una superfetazione assoluta.

**Ferrovia Roma-Borghetto-Viterbo.** — Nella seduta del 12 corr., il Consiglio comunale di Roma prendeva a discutere la proposta di un sussidio di lire mille per gli studii da farsi per la ferrovia Roma-Borghetto-Viterbo.

Il consigliere Vitelleschi propose che, prima di accordare il sussidio, si addivenisse alla nomina di una Commissione, incaricandola di studiare l'importanza del nuovo tracciato e di riferirne al Consiglio.

La proposta Vitelleschi fu appoggiata dal funzionante da sindaco e dal consigliere Venturi. Il consigliere Amadei proponeva invece che si accordasse subito il sussidio.

Il Consiglio, approvando la mozione dilatoria del consigliere Vitelleschi, rigettò implicitamente la proposta Amadei.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — La Direzione generale dell'esercizio ha pubblicato quanto segue:

In conformità di un recente telegramma della Südbahn, col giorno 15 corr. venne sospesa la validità della tariffa speciale per determinati trasporti a piccola velocità in transito su queste ferrovie ed indirizzati a Cormons-transito per la rispedizione d'ufficio a Karansebes.

Avvertendo che la predetta tariffa è la prima di quelle contenute nella raccolta pubblicatasi dall'Amministrazione della Direzione generale dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, rammentasi che è valevole soltanto fino al 30 corr. l'altra tariffa relativa ai trasporti a grande e piccola velocità dall'Italia ed oltre a Cormons-transito, per la rispedizione d'ufficio ad uno dei transiti di Brody, Podwoloczyska, Suczawa, o viceversa.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazzetta di San-Gallo* ha pubblicato, nel suo numero del 13 corrente, un estratto della memoria diretta al Consiglio federale dai Governi di Friburgo, San-Gallo, Grigioni, Vaud, Vallese e Ginevra. Tale memoria costituisce un vero opuscolo di 19 pagine, e tende a stabilire i punti seguenti:

1° Una sovvenzione federale al Gottardo è contraria alla Costituzione ed alla legislazione federali;

2° Codesta sovvenzione porterebbe seco i più gravi pericoli finanziarii per la Confederazione;

3° La partecipazione della Confederazione all'impresa del Gottardo presenterebbe pure gravi pericoli dal punto di vista politico.

— A questo proposito scrivono da Berna, 14, al *Journ. de Genève*:

Se la memoria dei Governi di San-Gallo, Grigioni, Vaud ecc., relativa alla sovvenzione federale pel Gottardo, contesta la costituzionalità di tale sovvenzione, riconoscendone pure la necessità per il compimento dell'impresa, il Consiglio federale, nel suo messaggio, cerca lungamente provare che la sovvenzione proposta è costituzionale, a termini dell'articolo 23 della Costituzione, che autorizza la Confederazione ad ordinare a sue spese, o ad incoraggiare con sussidii, lavori pubblici, che interessano tutta la Svizzera, od una parte considerevole di essa.

C'è dunque da attendersi un'assai viva discussione nella prossima assemblea. Ma, supponendo pure che la maggioranza voglia approvare la sovvenzione, si verrebbe con ciò a creare un precedente assai pericoloso, tanto più nella situazione finanziaria attuale. Se si viene in aiuto del Gottardo, bisognerà accordare un sussidio anche al Sempione, nè si potrebbe equamente negarlo alle altre Compagnie che lo chiedessero.

Ad ogni modo, il decreto federale entrerà nella categoria di quelli d'importanza generale e senza carattere di urgenza, pei quali, a termini dell'art. 89 della Costituzione, il popolo svizzero dev'essere chiamato a pronunciarsi in ultima istanza.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 29.80; dal lato di Airolo m. 21.30; in totale m. 51.10, cioè m. 7.30 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — Nella seduta del 12 corr. al Consiglio degli Stati, la gestione del Dipartimento delle ferrovie sollevò una discussione, durante la quale il sig. *Zschokke* propose la revisione totale della legge sulle ferrovie. Questa proposta venne combattuta dal sig. *Heer*, perchè avrebbe per effetto di riporre sul tappeto una quistione, già sciolta dalle Camere in seguito ad una mozione del sig. *Zschokke*, quella dell'esercizio delle strade ferrate per mezzo della Confederazione.

La proposta del sig. *Zschokke* venne poi respinta; ma invece si adottò un emendamento del sig. *Kappeler*, nel senso che, per l'avvenire, si applicheranno delle misure più severe per le concessioni, le proroghe di termini e le giustificazioni finanziarie, il Consiglio federale essendo invitato a presentare una revisione della legge in questo senso.

**Ferrovie francesi.** — Il Senato francese, prima di prorogarsi al 28 ottobre, ha votato i progetti di legge, già approvati dalla Camera dei deputati: sulla dichiarazione di pubblica utilità delle linee di Mirecourt a Chalindrey, da Ajaccio ad Ucciani, da Bastia a Corte, e di Pondichery; il

credito di fr. 8,400,000 per varii lavori ferroviarii; e l'autorizzazione al Governo di eseguire i lavori di superstruttura per 230 chil. ripartiti su diverse linee.

— Il *Journal Officiel* ha già pubblicato la legge che accorda il credito di 331 milioni pel riscatto delle ferrovie secondarie, di cui si è parlato.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera, come annunciammo, il progetto di legge per la classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale, che comprende 154 linee nuove, e 53 linee attualmente concesse a titolo d'interesse locale.

Si procederà al compimento degli studii ed all'istruzione prescritta dalle leggi e dai regolamenti per la dichiarazione di utilità puubblica delle nuove linee.

Si procederà del pari alle operazioni necessarie per compiere, mediante riscatto od altrimenti, l'incorporazione nella rete d'interesse generale delle ferrovie d'interesse locale.

Le condizioni di tale incorporazione saranno determinate con leggi speciali per le diverse linee.

L'esecuzione o l'incorporazione avrà luogo successivamente, tenendo conto dell'importanza degl'interessi militari e commerciali impegnati, nonchè del concorso finanziario che verrà offerto dai Dipartimenti, dai Comuni e dai privati.

Alle spese richieste per l'esecuzione della presente legge si provvederà mediante crediti straordinarii inscritti nei bilanci di ciascun esercizio.

Su questo grandioso progetto riparleremo più diffusamente in altro numero.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio la linea da Clamecy a Cercy-la-Tour, appena sia compiuta la posa dei fili telegrafici. Questa linea ha la lunghezza di chil. 81.434.

E dal 17 corr. autorizzò pure l'apertura della sezione della linea da Gray a Besançon, compresa tra Montagney e Miserey, lunga chil. 28.326.

— Dal 14 corr., il Ministro stesso ha autorizzato la Compagnia dell'Est all'apertura della linea da Aillevillers a Plombières.

**Ferrovia sottomarina.** — I giornali del Passo di Calais annunziano che la Società della ferrovia sottomarina da costruirsi tra la Francia e l'Inghilterra sta adottando i provvedimenti indispensabili per incominciare i lavori a Sangatte, e che si pose già d'accordo col Consiglio comunale di quel Comune per acquistare ad un certo prezzo tre ettari di terreno all'est del villaggio.

Una inchiesta è stata iniziata riguardo a quella vendita, ma già da qualche tempo la Società della ferrovia fu autorizzata ad occupare quel terreno ed a fabbricarvi sopra.

La Società della ferrovia sottomarina ha pure deciso di fare dei nuovi scandagli all'ovest del villaggio di Sangatte, nella località detta il *Bas Blanc-Nez*. Essa comperò un terreno dell'estensione di circa trent'are, ed è probabile che fra pochi giorni vi faccia incominciare una galleria.

**Ferrovie austriache.** — La Compagnia Dux-Bodenbach doveva al Governo austriaco una somma di fiorini 1,200,000, per la quale essa aveva depositato un certo numero di Obbligazioni di priorità. Ora parecchi giornali tedeschi annunciano che la Società Belga delle ferrovie ha ripreso codesto credito dal Governo, mediante esborso della somma equivalente. Tale notizia produsse qualche irritazione tra gli interessati, i quali vedono in ciò un nuovo tentativo della Società Belga di realizzare i progetti di riorganizzazione di codesta ferrovia, preparati dalla Casa Sulzbach fratelli e dalla Banca di Dresda. E tale irritazione è tanto maggiore, in quantochè il Governo austriaco prestò volentieri mano a codesto tentativo, cedendo il suo credito.

**Ferrovie rumene.** — Scrivono da Bukarest che il Consiglio dei ministri approvò la domanda della Compagnia Crawley per lo scioglimento della concessione relativa alla costruzione della linea Plojesti-Predeal. In seguito a tale approvazione, il Ministro competente ha presentato alla Camera un progetto di legge, con cui domanda l'approvazione dello scioglimento e l'autorizzazione al Governo di terminare i lavori in regia, o di affidarli ad altra Compagnia, alle condizioni che stimerà convenienti.

# Notizie Diverse

**Arsenali militari marittimi.** — La Commissione della Camera incaricata dell'esame del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali militari marittimi, già annunziato, ha nominato presidente l'on. Brin, segretario l'on. Salaris e relatore l'on. Fambri, il quale presenterà in breve la sua relazione. Il voto della Commissione è favorevole all'adozione della legge.

— A questo proposito, il *Diritto* dice che il suddetto progetto costituisce un vero complemento delle leggi già votate nell'interesse della regia Marina, particolarmente della legge sull'ordinamento del materiale.

Questo progetto porta una nuova spesa di L. 13,800,000; essa è però ripartita in otto esercizii, e quindi, mentre non sarà per riuscire troppo gravosa, avrà largo compenso nel pieno assetto che per esso sarà dato alla marina italiana.

Con questa legge vengono classificate le sedi dei dipartimenti marittimi del Regno, il primo alla Spezia, il secondo a Taranto, il terzo a Venezia; ed ogni dipartimento avrà il suo porto militarmente difeso e provveduto di un arsenale atto alla costruzione ed alla riparazione delle regie navi.

A quest'oggetto verrà costrutto alla Spezia un nuovo bacino di carenaggio per la costruzione e riparazione delle grandi navi da guerra moderna, mediante una spesa di L. 4,300,000.

Verrà portata la profondità del canale da Malamocco all'arsenale di Venezia a nove metri, con una spesa di lire 1,000,000.

Verranno costrutte le opere necessarie per l'arsenale marittimo di Taranto, con una spesa prevista in L. 8,500,000.

Però, sino a che non saranno ultimati i lavori per l'arsenale di Taranto, Napoli continuerà ad esser sede provvisoria del secondo dipartimento marittimo.

Sgombrato poscia l'arsenale di Napoli ed il cantiere di Castellammare, la Marina farà la cessione al Demanio degli stabili da essa colà posseduti, e dai quali l'Erario potrà conseguire un rimborso di circa L. 3,830,000.

**Navigazione sui laghi e fiumi.** — La Commissione, incaricata dell'esame del disegno di legge per l'abolizione della tasse di navigazione sui laghi e fiumi, ha eletto a presidente l'on. Cavalletto, a segretario e relatore l'on. Righi.

**Refrattore equatoriale.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 10 corr., dopo breve discussione in cui l'on. Sella pronunciò uno splendido discorso scientifico in appoggio, approvò il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È approvata la spesa di L. 250,000 per l'acquisto di un refrattore equatoriale con obbiettivo di 49 centimetri di apertura, munito di tutti gli occorrenti accessorii, e per il suo collocamento nel reale Osservatorio di Brera a Milano.

« *Art.* 2. La spesa sarà stanziata in apposito capitolo del bilancio del Ministero della pubblica istruzione, e sarà ripartita nei seguenti esercizii:

| | |
|---|---|
| 1878 | L. 50,000 |
| 1879 | » 100,000 |
| 1880 | » 100,000 |

**Dogana di Napoli.** — Nella seduta suddetta, la Camera ha pure approvato il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* È approvata la spesa di L. 45,000 per ridurre alcuni locali demaniali, esistenti nel secondo recinto della Dogana di Napoli, onde collocarvi parte dei magazzini del sale e gli Ufficii rispettivi.

« Detta somma sarà iscritta in apposito capitolo da aggiungersi alla parte straordinaria della categoria prima,

*Spese effettive*, del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro pel 1878 ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ebbe voti fav. 203, cont. 26.

**Fortificazioni di Roma** — La *Gazz. Uff.* pubblica il decreto della Prefettura di Roma, che rende definitiva, a favore del Ministero della guerra, la occupazione della zona di terreno per la estensione di metri quadrati 6500 facienti parte della tenuta denominata *Pigneto Sacchetti*, confinante a ponente colla strada dello stesso nome, e dalle altre parti coi rimanenti terreni della tenuta stessa, distinta in mappa col numero 340 1[2, ed appartenente al principe don Alessandro Torlonia.

La suddetta occupazione viene eseguita coll'obbligo da parte del Torlonia:

1° Di mantenere in perpetuo e rinnovare, occorrendo, le *staccionate*, che chiudono i terreni della tenuta lungo il perimetro del forte;

2° Di ricevere permanentemente lo scolo delle acque pluviali dei fossi e terrapieni, e di scaricarle nella marrana maestra.

Questa zona di terreno era stata dichiarata di pubblica utilità con decreto del 12 gennaio 1877, « essendo necessaria alla costruzione dei fortilizii a difesa della città di Roma, nonchè di strade, magazzini ed altri fabbricati ad essi attinenti ».

**Casa di salute in Roma.** — Il *Diritto* scrive:

Il Ministero dell'istruzione pubblica fece compilare un progetto per una grande Casa di salute, da sì lungo tempo desiderata a Roma per ragioni scientifiche e umanitarie.

Per questo grande edificio sarebbero destinate le alture apriche e tranquille dell'Esquilino. Là troverebbero posto, frammezzate da ariosi cortili e da fiorenti giardini, le sale e le corsie pei malati. Nelle varie sezioni maschili e femminili, mediche e chirurgiche, verrebbero curati quasi tutti quei poveretti che ora sono sparsi negli ospedali di Roma, tutti più o meno infelici per ubicazione o per costruzione: alcuni poi, per insufficienza di spazio, di luce, d'aria, assolutamente indecorosi e indegni di una grande città civile.

Secondo il progetto, le cliniche e l'istituto anatomico-patologico avrebbero vasti e adattissimi locali, e si troverebbero poi a poca distanza dai Musei di scienze naturali, dagli istituti sperimentali e dai laboratorii raccolti nel locale di Panisperna.

Si calcola che questo colossale progetto, della cui utilità nessuno dubita, verrebbe a costare una mezza dozzina di milioni almeno. E questa è una difficoltà seria, anche ammesso che la spesa venga ripartita fra Governo, Provincia e Comune.

**Ponte di Ripetta a Roma.** — Il 10 corr. (dice la *Libertà*) si è cominciato il lavoro per varare il nuovo ponte di ferro sui piloni fondati nel Tevere al porto di Ripetta. Questo ponte, costruito dall'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. Cottrau, misura 93 metri di lunghezza tra campate, piloni e rampe d'accesso. Si divide in tre campate, ciascuna di 27 metri di luce, e riposa su otto colonne di ferro e materiale, fondate a pressione pneumatica. Quattro sono fondate nell'alveo del fiume a metri 17 sotto le massime magre del fiume; le altre quattro riposano sulle sponde.

Per accedere al ponte dalla via di Ripetta si è costruito un comodissimo piano inclinato, sostenuto da due solidi muraglioni ornati di travertino. Su questo piano inclinato potranno accedere le carrozze, i carri ed i pedoni: incontro poi alla chiesa di S. Girolamo verrà costruita una piccola scala per comodo esclusivo dei pedoni.

Dalla parte di Prati, l'accesso al ponte è più facile, poichè il terreno è molto più alto della via di Ripetta; quindi una comodissima rampa servirà per accedervi con una pendenza assai limitata.

Il ponte è stato armato (come si suol dire in linguaggio tecnico) in Prati; ora non resta che adagiarlo sui piloni, ed in tre o quattro giorni il ponte sarà a posto.

Il ponte a Ripetta è stato costruito da una Società privata, alla direzione della quale sta il conte Cahen.

La direzione dei lavori, per parte della Società, è stata affidata al'ing. Ravà; per parte dell'Impresa industriale al valente ingegnere sig. Mannerini.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 9 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.) è approvato il riformato statuto della Società di credito anonima per azioni al portatore, sedente in Bergamo col titolo di *Banca Bergamasca di depositi e conti correnti*, col capitale nominale di L. 3,000,000, diviso in 12,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Bertinoro (prov. di Forlì) col titolo di *Banca popolare agricola con Cassa di risparmio*, col capitale di L. 50,000 diviso in 1000 azioni da L. 50, e colla durata d'anni 40 decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 26 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, stabilita in Vicenza, col titolo di *Società ceramica di Vicenza*, col capitale nominale di L. 300,000 diviso in 300 azioni da L. 1000 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 23 agosto 1874.

**Ufficii telegrafici.** — Il 10 corr. è stato attivato il servizio pei privati nelle Stazioni ferroviarie di Chiari (provincia di Brescia), Framura (prov. di Genova), Pozzolo (prov. di Alessandria), Romano di Lombardia (prov. di Bergamo), e S. Piero (prov. di Firenze).

**Concorso.** — È aperto un concorso per titoli e requisiti ai tre seguenti posti presso l'Ufficio tecnico provinciale di Roma:

Un ingegnere-aggiunto di 2ª classe, collo stipendio annuo di L. 2800, oltre le competenze di diarie e trasferte, a forma del regolamento organico di detto Ufficio;

Due ingegneri-aggiunti di 3ª classe, collo stipendio annuo di L. 2400, oltre le competenze come sopra.

Per essere ammesso al concorso si dovrà, nel termine perentorio di giorni 20, farne domanda al Prefetto, presidente della Deputazione provinciale di Roma.

**Pubblicazioni.** — *L'arte, l'industria e la meccanica all'Esposizione di Parigi* 1878; Rivista illustrata diretta dal prof. Giuseppe Colombo, pubblicata da Ulrico Hoepli di Milano in 15 fascicoli riccamente illustrati (a L. 2.50 ciascuno, l'opera completa L. 30).

L'Hoepli di Milano vuol proprio distinguersi col far le cose bene; del che ci ha date tante prove, che non osavamo dubitarne, quando ci giunse il 1° fascicolo della Rivista a cui ora dà vita. Realmente non sappiamo quanti giornali non facciano luogo nelle loro colonne a più o meno esatte riviste di quel grande movimento materiale e morale, che è sempre una Esposizione universale; ma non sempre il buon senso, e quel che più importa, la *verità* servono di guida ai compilatori di scritti siffatti; ed è ridicolo di veder persino citati in qualche corrispondenza da Parigi espositori che nulla hanno esposto, ed oggetti mille miglia lontani dal luogo indicato.

La pubblicazione che ora, sotto l'egida dei nomi ben noti dell'Hoepli e del prof. Colombo, viene in luce, senza chiassose promesse, modesta nella pretesa quanto nel prezzo, troverà certamente, da parte delle persone serie, favore di gran lunga maggiore che non la filastrocca di mille inutilità e gingilli, che più serviranno ad appagare la curiosità della maggior parte dei visitatori, che non ad istruirne ed elevarne lo spirito.

Hoepli-Colombo, questa coppia perfettamente armonica, coglierà di volo il fiore dell'arte, dell'industria, della meccanica, studiandone gli ultimi progressi, coll'occhio fisso alle sublimi regioni della perfezione estetica; e ci darà in un volume in-4, illustrato con quella splendidezza che al milanese editore è tutta propria, il tesoro delle osservazioni fatte e l'analisi dei perfezionamenti ottenuti nei tre rami suaccennati.

Chi vuol godersi l'Esposizione, goderne cioè il bello senza sentirne i pesi inevitabili, di spese cui molti meglio risparmieranno, di tempo di cui pochi potranno disporre, dell'abbandono delle proprie famiglie e dei propri affari, mandi L. 30 col proprio indirizzo ad Ulrico Hoepli a Milano, e riceverà tosto i fascicoli pubblicati della magnifica Rivista.

Per chi desidera aver minor disturbo, l'Editore accetta anche il pagamento a L. 2.50, volta per volta, dei 15 fascicoli che comporranno l'opera, e che si pubblicano ogni venti giorni; e manda persino il 1° fascicolo *per esame* a chi desidera vederlo per decidersi.

Dell'esecuzione dell'edizione, del *vero lusso* di incisioni, di carta e di caratteri, non parliamo; aggiungendo solo che artisti (pittori, disegnatori in genere, ceramici, fabbricatori di ogni sorta di oggetti d'arte) vi troveranno profusi a larga mano i più bei lavori nei varii loro generi, mentre l'ingegnere, il meccanico, l'industriale hanno là tutto ciò che per la professione loro si può immaginare di più perfetto. Gli uni e gli altri ne ritrarranno non meno diletto che istruzione.

Al presente nostro numero alleghiamo il relativo programma illustrato.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si mantenne, nella scorsa settimana, un sostegno relativo e di buon augurio per l'avvenire: le Azioni Meridionali negoziate a 360, a 368.50, e per ultimo a 357; le Obbligazioni relative con poche transazioni oscillarono tra il 249 al 250.50; i Boni invariati sul 580.50.

Le Sarde, della serie A, quotate a 248; le altre della serie B, a 251.50 — Le Pontebbane a 394 — L'Alta Italia a 266.50.

A Parigi, le Lombarde ebbero migliori richieste, che le fecero salire da 162 a 168; le Obbligazioni da 244 a 246 — Le Vittorio Emanuele invariate a 242 — Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero nella stessa Borsa a 75; le Obbligazioni a 265 e 267.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Milano.** (Creazione 1856) — 47ª estrazione pubblicamente eseguita il 17 giugno 1878.

*Serie estratte:*

870 — 2092 — 3710 — 5193 — 5230

*Elenco dei numeri premiati:*

| Serie | N. | L. | Serie | N. | L. | Serie | N. | L. | Serie | N. | L. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5230 | 27 | 100,000 | 5230 | 91 | 50 | 2092 | 36 | 20 | 5193 | 13 | 20 |
| 2092 | 56 | 1,000 | 5230 | 36 | 50 | 5193 | 47 | 20 | 5193 | 46 | 20 |
| 2092 | 60 | 500 | 5230 | 53 | 50 | 5193 | 17 | 20 | 870 | 61 | 20 |
| 2092 | 82 | 100 | 5230 | 58 | 50 | 5230 | 48 | 20 | 2092 | 88 | 20 |
| 2092 | 8 | 100 | 2092 | 51 | 50 | 5230 | 52 | 20 | 5230 | 24 | 20 |
| 870 | 81 | 100 | 5193 | 69 | 50 | 5193 | 53 | 20 | 5193 | 21 | 20 |
| 2092 | 16 | 100 | 2092 | 30 | 50 | 5193 | 63 | 20 | 3710 | 81 | 20 |
| 870 | 25 | 100 | 3710 | 26 | 50 | 870 | 41 | 20 | 5230 | 88 | 20 |
| 5230 | 51 | 50 | 870 | 76 | 50 | 5193 | 57 | 20 | 3710 | 75 | 20 |

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso di L. 10.

Il 16 settembre 1878 avrà luogo la 48ª estrazione.

## CONVOCAZIONI

**Società Ceramica Richard** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 2 luglio p. v. in Milano (via Bigli, 21), per udire le relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la discussione del bilancio 1877, per la nomina di consiglieri, e per comunicazioni diverse.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche** (*Bergamo*) — Dal 1° al 15 luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 18.50 per azione, cioè L. 4.50 per 1° semestre interessi 1878 e L. 14 per dividendo 1877; in Bergamo presso la Banca mutua popolare, in Milano presso la Banca Generale.

**Lanificio Rossi** — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse del 1° semestre 1878 in L. 30 per azione, presso la sede sociale in Milano, figliale a Padova, presso la Banca popolare di Schio e Banca di Credito Veneto in Venezia.

## VERSAMENTI

**Società delle Cartiere Meridionali** — Dal 1° luglio p. v., nelle casse della Banca Napoletana, si effettuerà dagli azionisti il versamento dell'8° decimo sulle azioni rispettive.

# Avvisi d'Asta

Il 25 corrente, presso la Prefettura di Reggio nell'Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione dei ponti sui torrenti Bioja e Canalaccio lungo la strada nazionale Spezia-Reggio, nonchè all'attiguo tratto di strada, compreso fra il Piagnetto e le Bragliette, per il presunto complessivo importo di L. 50,800. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al 13 p. 0[0 del prezzo di delibera, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cuneo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Valgrana, diviso in quattro lotti, cioè: 1° tronco sul territorio di Caraglio, della lunghezza di m. 2112, per il presunto importo di lire 7172.50; 2° tronco sul territorio di Valgrana, di m. 5159.96, per L. 39,712.61; 3° tronco sul territorio di Monterosso Grana, di m. 3992.80, per L. 40,829.75; 4° tronco sul territorio di Pradleves, di m. 2094.51, per L. 33,868.14. Lavori da eseguire a termine del Capitolato. Deposito interinale L. 470 pel 1° lotto, L. 1000 pel 2°, L. 1000 pel 3° e L. 1600 pel 4°; cauzione definitiva rispettivamente in L. 1000, 3500, 3000 e 3700 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Poggioreale a S. Cippirello, compreso fra la Sella del Pozzillo ed il Rivo Pernice, della lunghezza di m. 11,580, per la presunta somma di L. 175,612. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'un acquedotto lungo il Corso Valentino e di acquedotti minori nel Borgo San Salvatore ed opere accessorie, per il presunto importo di L. 100,000 circa. Capitolati e condizioni d'asta visibili nel civico Ufficio d'arte.

— Il 28 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 2° tronco di strada provinciale dalla nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso tra il vallone Forgiori e l'estremità della piazza di Longobucco, della lunghezza di m. 6373.27, in diminuzione della presunta somma di L. 233,704, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale dalla mulattiera di Sestri a Berceto nella strada da Borgotaro a Berceto, della lunghezza di m. 13,984, per l'annuo canone di L. 7,538. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 753.80 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale da Borgotaro alla mulattiera di Sestri nella strada suddetta, della lunghezza di m. 15,798, per l'annuo canone di L. 9000. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 900; cauzione definitiva come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto dei lavori di riduzione dell'ex-Convento Santa Chiara ad uso del Distretto militare di Vercelli, sul dato di L. 52,000, ribassato del 10 per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Modica (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto, diviso in due lotti, dei lavori di copertura ed arginatura dei due torrenti che traversano l'abitato, nonchè di quelli per la costruzione della traversa interna; i primi per il presunto importo di L. 360,000, e i secondi per L. 184,000. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito cauzionale eguale al ventesimo dell'importo di ciascun lotto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno presso il Municipio di Melilli (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'una Casa comunale, per il presunto importo di L. 103,237.64. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 2580 in moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Il 1° luglio p. v., presso i Commissariati militari marittimi dei dipartimenti di Spezia, Napoli e Venezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di m. c. 1000 di legname quercia, delle provincie meridionali, romane e toscane, per la complessiva somma di L. 127,130. Deposito cauzionale L. 12,713 in numerario o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia, pel colle dell'Argentiera, dal Colatore dei Eagnis fino a m. 344.48 al di là del Rivo Gravers, della lunghezza di m. 5,800.10, per la presunta somma di L. 177,760. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 9000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria da Boves a Borgo San Dalmazzo, compresa la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Gesso, della lunghezza di m. 584.20, per la presunta somma di L. 72,400. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 12,000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di restauro delle opere d'arte sulla strada nazionale dei Giovi, tra Pontedecimo e Pietra Pertusa, per l'importo di L. 40,835.32. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del tronco di strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila, compreso fra Badipetto e le Capanne dell'Ortolano al confine della provincia di Aquila, della lunghezza di m. 11,890, per la presunta somma di lire 311,275. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Tufara deve arrivare al Comune di Gambatesa, della lunghezza di m. 3781.50, per il presunto importo di L, 66,207.57. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2000 idem.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del tronco della strada provinciale da Rogliano per Parenti alla Fontana di Piazza, della lunghezza di m. 9198.19, per il presunto importo di L. 92,193. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale da Scafati alle Cammarelle, della lunghezza di chil. 10.489, per l'annuo canone di lire 16,640. Manutenzione di 4 anni dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 16,640 in contanti o rendita D. P.

---



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 23ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 4 *al* 10 *giugno* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3513 | 3439 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 738,250.85 | 804,483.15 | » | 66,232.30 |
| Merci a grande velocità . . | 269,719.70 | 206,884.90 | 62,834.80 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 812,167.05 | 833,448.20 | » | 21,281,15 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,820,137.60 | 1,844,816.25 | » | 24,678.65 |
| Navigazione sui laghi . . . | 16,909.40 | 17,358.00 | » | 448,60 |
| Totale della settimana. . . | 1,837,047.00 | 1,862,174.25 | » | 25,127.25 |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 10 *giugno* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 15,661,346.10 | 15,585,101.15 | 76,244.95 | » |
| Merci a grande velocità . . | 4,635,660.75 | 4,422,863.55 | 212,797.20 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 18,268,725.07 | 18,632,234.49 | » | 363,509.42 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 38,565,731.92 | 38,640,199.19 | » | 74,467.27 |
| Navigazione sui laghi . . . | 336,840.95 | 350,759.99 | » | 13,919.04 |
| Totali . . . . . . . . | 38,902,572.87 | 38,990,959.18 | » | 88,386.31 |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 23ª settimana | 516.20 | 534.88 | — 18.68 | — 3.49 |
| Prodotti totali . . . . . . . | 10978.01 | 11235.88 | — 257.87 | — 2.30 |

## Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 387,886.86 | 268.25 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 480,141.00 | 332.05 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 92,254.14 | — 63.80 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 6,739,162.38 | 4,660.55 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 7,902,390.38 | 5,465.00 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,163,228.00 | — 804.45 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,145.— | 146,605.36 | 128.04 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,087. | 133,880.01 | 123.16 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 58.— | + 12,725.35 | + 4,88 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,140,62 | 2,593,056.10 | 2,273.37 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,076.74 | 2,499,597.96 | 2,321.45 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.88 | + 93,458.14 | — 48.08 |

## Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 464,572.48 | 14,618.77 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 496,913.09 | 15,741.40 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 32,340.61 | 1,122.77 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 marzo 1878. | 1,657 | 6,235,168.80 | 16,460.06 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 5,773,035.07 | 15,240.09 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 464,133.73 | 1,219.97 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1877.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6982 | 8,555.94 | 20180 | 31,519.55 |
| Bagagli e cani. | 142 | 122.12 | 559 | 609.56 |
| Merci a G.V. .. | 941 | 773.18 | 3304 | 3.138.32 |
| Merci a P.V. .. | 806 | 6,734.10 | » | » |
| Introiti diversi. | » | 3,738.19 | » | 271.51 |
| Totale L. | 8871 | 19,923.49 | 24043 | 35,538.94 |

# ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 26 Giugno 1878 N.° 26.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Nuove costruzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Continuazione) — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d' amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878 — *Ferrovia del Gottardo. Memoria del Consiglio d' amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

RELAZIONE MINISTERIALE

*(Continuazione — V. N. 25)*

*Ferrovie economiche ed a sezione ridotta.* — Coll'articolo 19 del presente progetto di legge noi vi proponiamo che per le linee contemplate nel progetto medesimo, e le quali non siano parte essenziale d'una arteria o rete principale, si debbano applicare quei sistemi economici di costruzione, i quali in date condizioni possono permettere lo stabilimento di tali linee in proporzione ai mezzi di cui gli interessati dispongono. Meno che per le linee principali, nelle quali deve specialmente curarsi la perfetta costruzione, in tutte le altre è d'uopo bandire ogni spesa di lusso e procurare ogni possibile risparmio, affinchè non manchino allo Stato e alle Provincie i mezzi per costruire le divisate linee ferroviarie; ed in varii casi sarà utile perciò derogare ad alcune delle disposizioni della legge sui lavori pubblici.

Sebbene nell'ultima categoria, e con tale facilitazione, possano essere comprese e sussidiate tutte quelle ferrovie che, a termini della legge sui lavori pubblici, saranno dimostrate essere di una effettiva utilità pubblica, non si sarebbe però ancora provveduto a tutti i casi che si possono presentare nello sviluppo della nostra rete ferroviaria. Vi hanno delle condizioni di località e di popolazione, che non consentirebbero di stabilire in una regione delle ferrovie a sezione ordinaria per il troppo elevato costo della costruzione e la troppo modica cifra dei prodotti. In quelle condizioni, alle ferrovie a sezione ordinaria utilmente vengono sostituite quelle a sezione ridotta, di cui si hanno già non pochi esempi presso estere nazioni, ed alcuni anche in Italia. Limitando la larghezza del binario ad un metro od un metro e dieci centimetri, si possono ridurre i raggi delle curve fino a 100 metri; si adatta così meglio la linea alla conformazione del terreno, si riduce la larghezza del piano stradale e delle opere d'arte, e semplificandone la costruzione coll'escludere ogni opera di lusso, se ne diminuiscono considerevolmente le spese di primo impianto, in confronto di quelle per una ferrovia ordinaria.

Il minor costo del materiale mobile, il suo minor peso, le semplificazioni che si possono introdurre nell'ordinamento del servizio, ne rendono pure assai meno costoso l'esercizio; onde potrà benissimo sussistere e prosperare una ferrovia a sezione ridotta, con binario ristretto, laddove una ferrovia ordinaria sarebbe stata impossibile, o sarebbe risultata passiva.

In molti casi poi si potrà stabilire la ferrovia a sezione ristretta sopra uno dei lati di una strada ordinaria, e ridurre così a poche migliaia di lire la spesa per la sua costruzione.

Nè a questi incontestabili vantaggi potrebbe seriamente contrapporsi l'inconveniente dei trasbordi, nei punti di congiunzione delle linee a binario ristretto con quelle a sezione ordinaria; poichè per i passeggieri e per le merci che non sono spedite a carro completo, il trasbordo avrebbe sempre luogo alle stazioni di diramazione; e per le altre merci, i mezzi meccanici per maneggiare i più gravi pesi sono ora così perfezionati, che il trasbordo si farebbe con spesa tenuissima e che non aggraverebbe certo sensibilmente le condizioni dei trasporti.

Di alcune linee a sezione ridotta è già stata domandata la concessione, e di queste si dà a pag. 47 l'elenco nell'allegato III (4ª categoria); ma crediamo che questo sistema, tanto più economico per la costruzione e per l'esercizio, potrebbe e dovrebbe essere utilmente applicato a molte altre linee; e perciò, senza imporre agl'interessati l'adozione del binario ristretto, abbiamo stimato utile di dichiarare nell'articolo 20 che a queste ferrovie sarebbe accordato il concorso governativo, nelle proporzioni stesse stabilite per le linee a sezione ordinaria, estendendo anzi questo concorso alla spesa per la provvista del materiale mobile, che dovrebbe essere fatta dai concessionarii. Però pei tratti di queste ferrovie che fossero stabiliti sulle strade ordinarie, il concorso governativo sarebbe limitato ad una sovvenzione chilometrica di lire 500 per 35 anni. Per quelle linee poi a sezione ridotta che si trovassero interamente isolate dalla rete ferroviaria generale, il concorso dello Stato potrà essere al più di lire 500 il chilometro per 35 anni, anche se non potessero avvalersi delle strade ordinarie.

Nell'allegato, ora ricordato, troverete indicate le linee di interesse locale a sezione ordinaria o a sezione ridotta, per le quali esistono progetti, domande di concessione, o proposte semplicemente di massima. Non osiamo presu-

mere che di tutte queste linee possa essere, nel breve corso di 10 anni, domandata la concessione ed intraprese quindi le opere di costruzione; e d'altronde, per contenere la spesa totale, di cui vi chiediamo l'approvazione, nella somma di 750 milioni di lire, abbiamo dovuto limitare a 700 chilometri lo sviluppo delle linee di tale quinta categoria, che il Governo sarebbe autorizzato a concedere coi sussidii stabiliti nell'articolo 13.

Ma tuttavia quell'elenco servirà a farvi conoscere quali siano i bisogni e i desiderii di ferrovie secondarie, che nelle varie parti d'Italia si sono finora manifestati, e che potranno in parte almeno dalle disposizioni della presente legge essere soddisfatti.

Un altro prospetto (allegato IV) comprende quelle linee già progettate di un interesse più generale, e che presentano maggiori difficoltà di esecuzione, ma delle quali conviene rimandare ad un altro periodo di tempo l'esecuzione stessa. E così dal complesso di questi prospetti viene a risultare il piano generale regolatore della rete ferroviaria del regno, quale si deduce dai criterii che siamo andati esponendo, e dai voti che le popolazioni hanno finora manifestati.

*Proprietà ed esercizio delle nuove linee.* — Rispetto alle ferrovie a sezione ordinaria che non sono costruite dallo Stato, si presenta da risolvere una questione assai grave, relativa alla proprietà di esse ed al loro esercizio. Lo Stato è ora proprietario della maggior parte delle ferrovie esistenti; e dovrà pure probabilmente acquistare l'intera rete delle Ferrovie Romane, compiendone il riscatto già iniziato coll'acquisto delle Obbligazioni non garantite di quella Società. Col presente progetto, esso verrebbe poi a costruire altri 1632 chilometri circa di ferrovie; quelle cioè delle tre prime categorie: quindi il principio che le ferrovie debbano ritenersi in proprietà dallo Stato trovasi fra noi già applicato, non solo alle linee principali, ma ancora a molte secondarie della nostra rete, come apparirà dall'esame delle disposizioni riguardanti anche le due ultime categorie.

Il modo di esercizio delle nostre ferrovie non è ancora determinato: esso deve formare argomento di una inchiesta, per la quale vi abbiamo presentato un apposito progetto di legge. Quindi importa che nelle presenti proposte non figuri alcuna disposizione, la quale possa in qualsiasi modo pregiudicare la soluzione, che sarà data a tale questione. Abbiamo perciò stimato necessario lo stabilire nell'articolo 14 del presente progetto di legge, che le ferrovie concesse della terza e quarta categoria dovranno, per regola generale, essere cedute interamente in proprietà allo Stato, il quale si obbligherà a provvedere al loro esercizio in quel modo che stimerà migliore, ed a dare ai concessionarii una quota del prodotto netto, proporzionale al loro concorso. Così, se per una ferrovia, le Provincie e i Comuni interessati hanno concorso per 2|5 della spesa di costruzione, saranno loro corrisposti i 2|5 del prodotto netto annuo, quale risulterà dai conti liquidati dal Governo, senza che gl'interessati abbiano ad esercitarvi alcun controllo o sindacato, e dedotto il dieci per cento del prodotto lordo per compensare lo Stato del valore del materiale mobile, da esso impiegato nell'esercizio della linea stessa.

Eccezionalmente però, sarebbe ammesso dall'articolo 16 che il Governo possa concedere all'industria privata anche l'esercizio di talune linee o porzioni di linee della seconda, terza, quarta e quinta categoria, quando, a suo giudizio, ciò non perturbi od intralci il sistema generale di esercizio della rete principale. E siccome non saranno molto frequenti i casi, in cui sia utile per i concessionarii e venga ammessa dal Governo questa eccezione, si vede che la massima parte della nuova rete diverrebbe anch'essa proprietà del Governo, senza altro vincolo che quello di pagare ai concessionarii una quota del loro annuo prodotto netto effettivo. Quindi questa nuova rete non potrà darci imbarazzi per provvedere al suo esercizio. Esercitando lo Stato, non si dovrà far altro che acquistare per le nuove linee il necessario materiale mobile, ed estendere ad esse le norme adottate per l'esercizio delle altre linee appartenenti allo Stato medesimo. Esercitando invece le private Società, basterà addossare ad esse l'obbligo di esercitare, a determinate condizioni, le nuove linee comprese nella rete assegnata a ciascuna Società, a misura del loro compimento.

Non conviene dissimularsi che, nei primi anni specialmente, l'esercizio di talune delle nuove linee potrà risultare passivo: il caso non è nuovo fra noi, e si presenta tuttora anche per non poche linee della nuova rete francese. Quindi la proprietà di tali linee, che verrebbe allo Stato attribuita, gli riuscirebbe per alcuni anni almeno onerosa; ma coll'andar del tempo, aumentandosi i prodotti, lo Stato sarà rimborsato delle fatte anticipazioni, alle quali poi conviene, d'altronde, contrapporre il maggior prodotto che verrà ad avere l'antica rete, e gli utili di ogni specie, che l'apertura di nuove ferrovie arreca al paese ed alla pubblica Finanza. Nè finalmente si deve dimenticare che il modo di provvedere all'esercizio costituisce, per i concessionarii di piccole linee, una delle più gravi difficoltà che essi abbiano da vincere per condurre a buon porto la loro impresa; e quindi, coll'assicurarli che lo Stato provvederà all'esercizio di tutte le ferrovie a sezione ordinaria, che saranno in forza della presente legge concesse, il Governo viene, con limitato sacrifizio proprio, a prestare la più efficace ed utile cooperazione per lo sviluppo e il completamento della rete ferroviaria nazionale.

*Obblighi della Società delle Ferrovie Meridionali.* — I tronchi Aquila-Rieti, Campobasso-Termoli e Campobasso-Benevento, compresi fra le linee contemplate negli articoli 5 e 10 della presente legge, fanno parte di linee concesse alla Società delle Ferrovie Meridionali, in forza delle leggi 14 maggio 1865, n. 2279, e 28 agosto 1870, n. 5858. Ora, siccome la Società delle Ferrovie Meridionali sussiste tuttora, e sussistono perciò gli obblighi ch'essa ha assunti nei suoi atti di concessione, si è creduto necessario dichiarare nell'art. 17 del presente schema di legge, che, coll'iscrizione dei due tronchi negli elenchi contenuti negli articoli 5 e 10 della legge, non s'intendeva derogare agli obblighi imposti alla suddetta Società dalle leggi surricordate.

*Concessione della ferrovia Palermo-Trapani.* — In esecuzione della legge 28 agosto 1870, con Decreto Reale dei 27 agosto 1874, n. 2115, veniva concesso al Consorzio delle Provincie di Palermo e di Trapani la costruzione e l'esercizio di una ferrovia da Palermo a Trapani per Mazzarà e Marsala, con una sovvenzione annua di lire 14,000 al chilometro, applicabile però soltanto alla distanza *diretta* fra Palermo e Trapani (chilometri 127.182) e soggetta a diminuire col crescere del prodotto lordo, nelle proporzioni stabilite dalla legge 25 agosto 1863 per la concessione delle ferrovie Calabro-Sicule. Finchè il prodotto lordo non abbia raggiunto le 12,000 lire il chilometro, questa sovvenzione governativa sarebbe dunque di annue lire 1,780,548 (lire 14,000 × 127,182). Il Consorzio ha presentato all'approvazione governativa il progetto definitivo di quella linea, e ne ha anche intrapresa la costruzione. Ma i lavori procedono con tale lentezza, da far presumere che le incontrate difficoltà finanziarie non consentano di condurre a compimento l'impresa. Il Consorzio si è perciò già rivolto al Governo per ottenere che sieno modificate alcune delle condizioni della sua concessione; ma, piuttosto che entrare in questa via, che ci porterebbe sempre a lasciar sussistere per quella linea un trattamento eccezionale e diverso da quello usato per altre ferrovie che presentano simili caratteri, abbiamo stimato più opportuno inserire nel presente progetto di legge, all'art. 18, una disposizione, in forza della quale si applicherebbero alla ferrovia Palermo-Trapani le disposizioni dell'art. 11, qualora si dovesse revocare o risolvere la già fatta concessione. Siccome non è presumibile che per lungo spazio di tempo possa quella linea dare un prodotto lordo superiore a lire 12,000 il chilometro, così l'onere per la pubblica Finanza sarebbe in complesso non maggiore di quello che risulterebbe dalla concessione attuale; ma, venendo dato dallo Stato un concorso diretto alle spese di costruzione di quella linea a misura dell' avanzamento dei lavori, ed assumendo inoltre, quando alle Provincie non piaccia diversamente, l'obbligo di provvedere all' esercizio a suo rischio e pericolo, sarebbe liberato il Consorzio dalle

difficoltà in cui ora si trova per procurarsi, con operazioni di credito, tutti i fondi necessarii per la costruzione di quella linea, la quale perciò ne risulterebbe grandemente agevolata.

*Intorno al tracciato di talune ferrovie.* — Per una gran parte delle ferrovie contemplate nel presente progetto di legge rimangono ancora da compilare i progetti esecutivi, e sono tuttora pendenti, per talune di esse, gravi questioni sul tracciato più conveniente che loro si debba assegnare. I termini nei quali quelle linee trovansi indicate negli elenchi annessi al presente schema di legge, lasciano impregiudicate tali questioni, ogni qual volta la loro soluzione richiegga più maturi studii. Ma, quando si giunga al punto d'intraprenderne la costruzione o di farne la concessione, si dovrà pure risolverle; e perciò nell'art. 21 abbiamo dichiarato che quelle questioni di tracciamento saranno definite per decreto ministeriale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Veramente sembra che tale facoltà risulti già attribuita al Governo dagli articoli 244, 261, 262, 322 della vigente legge sui lavori pubblici. Ma potrebbe tuttavia rimanere il dubbio se in quegli articoli siano considerate soltanto le particolarità dei progetti di ferrovie, o se essi si applichino anche alla determinazione dell'andamento di una linea o di un tronco di linea, sul quale proposito sorgono non di rado le più gravi e complesse questioni. E sul dubbio, abbiamo stimato necessario che il Governo si trovi armato di una disposizione di legge, per la quale gli sia dato esplicitamente facoltà di troncare in modo definitivo tali questioni, le quali altrimenti potrebbero indefinitamente ritardare l'esecuzione dei lavori.

Cogli articoli 22 e 23 si estendono a tutte le ferrovie, che saranno concesse in adempimento della presente proposta di legge, le esenzioni e le franchigie, non che le disposizioni relative ai Consorzii ferroviarii, stabilite per le ferrovie secondarie Venete dalla legge 29 giugno 1873. Queste ultime disposizioni hanno omai la sanzione della esperienza, e non vi sarebbe alcuna ragione per variarle. Ed oltre ad una limitata esenzione dai diritti di registro, è pure necessario concedere la franchigia dai diritti doganali per quei materiali relativi alle costruzioni ferroviarie che non si fabbricano ancora in Italia. Sarà però nostra cura, come richiede la legge suddetta, di limitare, negli atti di concessione, tali franchigie a quegli oggetti pei quali essi risultino veramente indispensabili, e di favorire, nelle costruzioni per conto dello Stato, lo sviluppo delle industrie nazionali attinenti alle opere ferroviarie. Le costruzioni, che col presente progetto di legge vi proponiamo, devono, a nostro avviso, esercitare la loro benefica influenza sulla prosperità della nazione, anche col promuovere l'impianto o l'incremento di industrie che fra noi potrebbero prosperare, e per le quali siamo ora tributarii delle nazioni straniere.

*Ferrovia del Gottardo.* — Sebbene non situata nel nostro territorio, la ferrovia del San Gottardo presenta per il nostro commercio tale importanza, che l'Italia colla Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869, approvata dalla legge 3 luglio 1871, s'impegnò a concorrere per una somma di 45 milioni di lire alla sovvenzione di 85 milioni, ritenuta allora necessaria per assicurare l'esecuzione di quella opera colossale. Quella sovvenzione era stata determinata, calcolando che la intera rete del San Gottardo costar potesse una somma di 187 milioni. Ma, avviati regolarmente i lavori della grande galleria, e poste in esercizio le linee ticinesi di pianura, la Società concessionaria della rete del San Gottardo, dopo aver compiti gli studii particolareggiati delle altre parti della rete, faceva conoscere al Consiglio federale svizzero che, secondo i suoi calcoli, il costo dei lavori da eseguire, secondo la Convenzione del 1869 supererebbe l'accennata previsione di 102 milioni di lire; e perciò essa dichiarava esserle impossibile, senza maggiori sussidii, di adempiere gli assunti impegni.

Il Consiglio federale fece intraprendere quindi una serie di studii tecnici, ad oggetto di determinare il più esattamente possibile le spese di costruzione della rete del Gottardo, secondo la Convenzione del 15 ottobre 1869, e di studiare le modificazioni che vi si potrebbero introdurre per diminuire quelle spese, senza pregiudicare lo scopo principale che i Governi contraenti si erano nella suddetta Convenzione prefisso. Questi studii condussero infatti a ridurre il disavanzo presunto a 74 milioni; ma ciò non rendeva gran fatto migliori le condizioni della Società; e quindi il Consiglio stesso comunicò ai Governi d'Italia e di Germania i risultati di quegli studii, e due proposte finanziarie della Società del Gottardo, invitandoli a prender parte ad una Conferenza per determinare, di comune accordo, i provvedimenti atti a condurre a termine l'impresa. Questa Conferenza è stata tenuta in Lucerna nel mese di giugno 1877, e, come allegato al presente progetto di legge, vi presentiamo il verbale dell'altra Confereoza tenutasi in Berna il 12 marzo ultimo, nella quale i rappresentanti del Regno d'Italia, dell'Impero germanico e della Confederazione svizzera hanno posto, sotto forma di una Convenzione supplementare a quella del 1869, le deliberrzioni prese nelle conferenze di Lucerna dello scorso anno, dichiarando però che la nuova Convenzione sarebbe definitivamente ratificata, soltanto dopo che avesse riportata la sanzione dei rispettivi Parlamenti. (*).

Nel processo verbale poi, a quella dichiarazione trovasi aggiunta l'altra, che lo scambio delle ratifiche della Convenzione stessa avrà luogo soltanto dopo che la Società del Gottardo avrà dimostrata la sua capacità finanziaria di portare a termine il programma che in quella Convenzione è stabilito.

Nel chiedervi l'autorizzazione di dare effetto alla Convenzione addizionale del 12 marzo ultimo, intendiamo, come gli altri contraenti, subordinarne la ratifica alla dimostrazione dei mezzi, che la Società si sia procurati per assicurare il compimento delle opere contemplate nella Convenzione medesima; e sotto tale indispensabile riserva vi proponiamo di aderire a questi nuovi accordi presi colla Germania e colla Svizzera, poichè le stesse ragioni che consigliarono la concessione del sussidio primitivo di 45 milioni di lire, valgono ora, per necessità di cose, per concedere gli altri 10 milioni, che sul sussidio addizionale di 28 milioni farebbero carico all'Italia.

Nell'ultimo preventivo, presentato dal Governo svizzero, e che ha servito di base alle conferenze di Lucerna dello scorso anno, le spese di costruzione della rete del Gottardo sono state ridotte entro i limiti strettamente necessarii per raggiungere lo scopo voluto dagli Stati contraenti. Se fin da principio si fosse potuto fare una valutazione più esatta delle spese di costruzione, senza dubbio il costo dell'intera rete sarebbe ammontato ad una somma molto maggiore di lire 187 milioni; e quindi i sussidii degli Stati contraenti avrebbero dovuto essere proporzionalmente aumentati. Sulla sovvenzione primitiva di 85 milioni, la quota dell'Italia fu portata a 45 milioni, cioè circa il 53 per cento della sovvenzione totale. Ora invece, sulla somma totale di 113 milioni, la nostra quota totale risulta di 55 milioni, e non ne raggiunge così il 49 per cento, poichè nelle ultime conferenze di Lucerna i nostri delegati, dopo avere lungamente insistito per ridurre l'aumento di sovvenzione per parte dell'Italia a poco più di 6 milioni, hanno ottenuto che il nostro concorso fosse di 10 milioni, eguale cioè a quello della Germania, che sui primi 85 milioni ne fornì 20 soltanto. Ora, essendo indubitato che, senza questo aumento di sovvenzione, l'impresa del Gottardo non potrebbe condursi a compimento, e rimarrebbero così perdute le spese già fatte per quest'opera, dalla quale il nostro commercio dovrà ritrarre grande giovamento, noi confidiamo che vorrete col vostro voto autorizzarci a dare adempimento all'ultima Convenzione di Berna, quando sia verificata l'accennata condizione.

Non possiamo però dissimularci che le modificazioni introdotte dall'ultima Convenzione di Berna nell'ordine di

(*) L'accennata Convenzione suppletoria fu da noi riferita nel nostro n. 24 anno corrente.

Veggasi poi, a tale proposito, la *Memoria* del Consiglio d'Amministrazione della Società del Gottardo, che riferiamo più innanzi.

La Redazione.

costruzione delle linee componenti la rete del Gottardo, se non impediscono di conseguire lo scopo paincipale dell'opera, sarebbero però tali da pregiudicare importanti interessi italiani. Infatti, la costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano verrebbe differita fino al momento in cui la linea principale Immensee-Pino sarà posta in esercizio; e dopo quel tempo, la Società dei Gottardo dovrà intraprendere la costruzione di quella linea il più sollecitamente che le sarà consentito dalle sue condizioni finanziarie. Ora, siccome gli oneri che essa deve sostenere rimarranno gravissimi anche coll'aumentato sussidio, non si può ritenere certo prossimo il tempo in cui sarà compito il tronco Giubiasco-Lugano, la mancanza del quale sarebbe di grave danno agli interessi delle città e delle provincie di Como e di Milano.

D'altra parte poi, sebbene quel tronco richieda l'apertura di una assai lunga galleria, il suo costo di costruzione non è troppo elevato; e formando esso parte della linea di accesso al San Gottardo per la Lombardia, il Veneto ed una gran parte dell'Italia peninsulare, è ragionevole il presumere che il prodotto netto ne sarà abbastanza ragguardevole. Quindi, qualora gli interessati si accordassero per dare a questo tronco un limitato sussidio, si riuscirebbe ad ottenerne il compimento molto prima del tempo in cui questo avrebbe luogo, stando all'ultima Convenzione di Berna. Ed è perciò, che nello stesso art. 24 dell'unito progetto di legge vi chiediamo la facoltà di prender parte ad un Consorzio per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano possibilmente per il tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

E vi chiediamo che tale facoltà ci sia data mediante una legge, affinchè risulti manifesto che il Governo italiano non vuole accontentarsi, per la costruzione del tronco Giubiasco-Lugano, del termine assai remoto ed indeterminato, che nell'ultimo trattato di Berna abbiamo dovuto per necessità accettare, e perchè sia già in massima dal Parlamento dichiarato essere gli interessi italiani, che alla costruzione di quel tronco si collegano, di tale importanza, da giustificare un qualche ulteriore sacrifizio della nostra Finanza. In tal guisa, venendo ad essere assicurato il compimento della linea d'accesso al Gottardo per il Monte Ceneri, sarà tolta di mezzo ogni ragione alle opposizioni, che alcuni Corpi morali hanno affacciate al pagamento delle loro quote di concorso, e quindi non avrebbe più luogo la riserva, che dal nostro rappresentante è stata inserita nel processo verbale dei 12 marzo 1878.

(*Continua*).

---

## SOCIETÀ ITALIANA
## PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878.

ORDINE DEL GIORNO.

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2° Bilancio consuntivo del 1877, preventivo del 1878 e deliberazioni relative;
3° Rinnovamento del Consiglio d'Amministrazione, a termini dell'art. 41 degli Statuti;
4° Nomina di tre Revisori del bilancio e di due supplenti.

SIGNORI,

Secondo è prescritto dagli Statuti, vi abbiamo oggi convocati per esporvi lo stato dell'Amministrazione sociale e darvi contezza dei risultamenti economici e statistici del passato esercizio.

Rammenterete che, nella Relazione lettavi nell'Adunanza ordinaria dell'anno scorso, abbiamo segnalato il notevole incremento avvenuto nei prodotti del 1876, per gli abbondanti raccolti delle provincie meridionali e quelli scarsi dell'Italia superiore. Gli effetti di quel disquilibrio si sono mantenuti anche nei primi sei mesi dell'esercizio 1877; ma poi, sopravvenuti i nuovi raccolti e mutatasi la condizione delle cose, i prodotti, che ne' primi sei mesi avevano seguito una progressione ascendente, andarono nel secondo semestre via via decrescendo, per modo che l'anno si è chiuso con una diminuzione a fronte dei prodotti del 1876.

Con tutto ciò, i prodotti del 1877 oltrepassarono di lire 289.44 il limite delle 15,000 lire per chilometro segnato dalla Convenzione del 1864.

Noi abbiamo, come negli anni trascorsi, posto ogni nostro studio nella ricerca ed applicazione dei modi più acconci a conseguire ogni possibile risparmio nelle spese, cercando però in pari tempo di migliorare l'esercizio.

Egli è perciò che anche in quest'anno possiamo annunziarvi che i perseveranti nostri propositi non sono riusciti senza effetto, poichè, sebbene siano notabilmente cresciuti i carichi sul bilancio sociale, soprattutto per tasse e per differenze di cambio nei pagamenti all'estero, la liquidazione dell'anno si chiude col sopravvanzo di L. 231,913.21.

Per quanto riflette l'esercizio che noi facciamo delle linee Calabro-Sicule, sebbene siansi aperti nuovi tronchi e siano anche sul complesso cresciuti i prodotti, questi non bastano tuttavia a far fronte alle spese ordinarie dell'esercizio.

Collo stesso ordine già praticato, vi renderemo noti i resultati dello scorso anno.

Ma, prima di accingerci a questa esposizione, concedeteci che vi manifestiamo il nostro sincero cordoglio per la morte avvenuta, or sono alcuni mesi, di uno dei nostri più assidui consiglieri, il cav. *Bartolommeo Cini*.

Egli entrò nel Consiglio dalla prima costituzione della Società, e prestò indefesso l'opera sua intelligente e sollecita sino agli ultimi giorni di sua vita. Conciliante nei modi e di giudizio rettissimo, egli ha lasciato tale un desiderio di lui e tale una memoria, che rimarrà viva nell'animo nostro, come negli atti della nostra Amministrazione.

### I. — **Situazione finanziaria.**

Le somme incassate dalla Società al 31 dicembre 1877, ammontavano alle cifre seguenti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Capitale in Azioni vecchie in circolazione | L. | 99,535,000.00 | L. 100,000,000.— |
| Id. estinte | » | 465,000.00 | |
| Capitale in Azioni nuove (a matrice) | | | » 30,000,000.— |
| Sussidii dello Stato in lavori | | | » 10,000,000.— |
| Id. in beni demaniali | | | » 10,000,000.— |
| Prestiti diversi: | | | |
| N. 873,801 Obbligazioni sociali in circolazione | L. | 189,865,325.61 | |
| N. 12,540 Obbligazioni estinte | » | 2,722,478.74 | |
| | » | 192,587.804 35 | |
| N. 117,680 Buoni trentennarii in circolazione | » | 44,759,883.62 | |
| N. 1,393 Buoni trentennarii estinti | » | 529,567.75 | |
| N. 12,384 convertiti in Obbligazioni | » | » » » | |
| | » | 45,289,451.37 | |
| N. 2,310 Obbligazioni De Rothschild in circolazione | » | 981,750.— | |
| N. 3,978 Obbligazioni De Rothschild estinte | » | 1,690,650.— | |
| N. 1,263 Obbligazioni De Gas in circolazione | » | 536,775.60 | |
| N. 1,167 Obbligazioni De Gas estinte | » | 495,975.— | |
| N. 299 Buoni Bayard in circolazione | » | 149,500.— | |
| N. 501 Buoni Bayard estinti | » | 250,500.— | |
| | » | 4,105,150.— | |
| | | | » 241,982,405.72 |
| | | *Da riportare L.* | 391,982,405.72 |

| | | |
|---|---|---|
| *Riporto L.* | | 391,982,405.72 |
| Interessi ed estinzioni arretrate di titoli » | | 5,324,778.50 |
| Creditori diversi . . . . . . . . » | | 60,977,956.32 |
| Gestione Calabro-Sicula . . . . . » | | 13,303,560.05 |
| Casse di previdenza . . . . . . . » | | 4,565,630.82 |
| Liquidazione generale . . . . . . » | | 4,742,235.57 |
| Totale L. | | 480,896,566.98 |
| Detraendo da questa somma l'ammontare dei lavori di costruzione eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile, e dei Magazzini per . . L. | 420,140,017.36 | |
| Debitori diversi . . . » | 31,070,949.83 | |
| Gestione Calabro-Sicula » | 24,865,997.13 | |
| | » | 476,076,964.32 |
| Avremo al 1° gennaio 1878 un attivo di Cassa e Portafoglio di . . . . . . . » | | 4,819,602.66 |
| A questa somma aggiungendo: | | |
| Il residuo per Beni demaniali da incassare . . . . . . . . . . . . . » | | 544,469.84 |
| Le sovvenzioni dello Stato . . . . » | | 25,400,000.— |
| I prodotti netti dell'esercizio . . . » | | 5,500,000.— |
| Ascenderanno le attività a . . . . » | | 36,264,072.50 |
| Nel bilancio di previsione delle spese per il 1878 essendosi portato per imposte ed aggi . . . . . . . L. | 3,300,000.— | |
| Per interessi ed estinzioni . . . . . . . » | 29,100,000.— | |
| Per costruzioni ed approvvigionamenti . . » | 3,800,000.— | |
| | » | 36,200,000.— |
| Risulta l'eccedenza delle attività in . » | | 64,072.50 |

Anche in quest'anno abbiamo preveduto per costruzioni ed approvvigionamenti la spesa di 38,00,000 come nell'anno andato, e ciò per far fronte alla costruzione delle Stazioni definitive di Ancona e di Taranto, ed a quelle altre opere e provviste che possono giovare a migliorare le condizioni delle linee e dell'esercizio.

## II. — **Costruzioni.**

Dopo che, col compimento della linea di Aquila, è cessata ogni costruzione di nuove linee, le notizie che si raccolgono sotto questo titolo non possono riferirsi che a lavori di compimento, di consolidamento, di riparazione a danni straordinarii avvenuti o a lavori di perfezionamento delle linee in esercizio.

Malgrado le incertezze che da parecchi anni durano sull'avvenire riserbato alla Società e pesano sulla sua amministrazione, non abbiamo mai smesso di consacrare in ogni anno egregie somme per mettere le linee sociali nelle migliori condizioni, assicurandole nei punti dove esse, per natura di luoghi e di circostanze, fossero per avventura meno stabili, perfezionandole in altri, dotandole mano mano di quegli edifizii e di quel corredo di apparecchi e di cose, che il crescere del traffico dimostrasse necessarii ed anche solo opportuni, preoccupati, più d'ogni altro, del fine di procurare un sicuro, regolare e ben provveduto servizio.

Pertanto, non solamente si sono continuate le opere incominciate, ma si è dato mano ad altre, di cui vi daremo, in un colle prime, qualche breve notizia.

Cominciando dalla linea Bologna-Brindisi-Otranto, vi diremo che fu compiuta la costruzione del grande ponte murale sul Sangro, in 18 archi di 12 metri di luce ciascuno; e quella del ponte pur murale sul Calvano, in 5 archi di 8 metri. Al ponte provvisorio esistente sul Rivo Chiodi presso Brindisi fu sostituito un ponte murale di 10 metri in due archi.

Abbiamo rialzato il piano stradale fra Sinigaglia e Casebruciate, per una distesa di ben 4 chilometri e mezzo, a fine di sottrarre la strada al pericolo, al quale era esposta, di essere soverchiata dalle acque scendenti dalle pendici soprastanti, ed abbiamo a quelle procacciato il debito sfogo, aggiungendo nuove luci ed ampliando le esistenti.

Nuove scogliere sono state fatte, e sono state ricaricate le antiche, a munimento dello spianato della Stazione di Ancona e lungo quella tratta di strada fra Ortona e Fossacesia, che si trova esposta agli attacchi del mare; altre gettate si sono poste a difesa del ponte sul Savena.

È stato quasi portato a termine il fabbricato definitivo dei passeggieri nella Stazione di Ancona, ed è stata riattata la Stazione provvisoria di Termoli.

Sulla linea Napoli-Foggia abbbiamo proseguito le opere per assicurare la stabilità del grande ponte sul Calore, detto del Torello; abbiamo rinforzate le difese contro questo fiume e contro il Cervaro, e provveduto a molte opere minori del tronco di strada che corre in quest'ultima valle.

Tra le opere fatte nelle Stazioni vuol essere ricordato lo ingrandimento del fabbricato dei viaggiatori della Stazione di Benevento.

Rilevanti opere si eseguirono per le officine di Napoli e di Foggia. In quelle di Napoli si è ampliata l'officina dei calderaj, e costruita di pianta una vasta tettoia per la riparazione dei veicoli. In quelle di Foggia si sono costruiti una nuova officina per i montatori ed un edifizio per la fabbricazione del grasso; si è ingrandita l'officina dei falegnami.

Sulla linea Napoli-Eboli abbiamo consolidate, con rivestimenti murali, le scarpe di trincee poco stabili fra Cava e Vietri, e abbiamo rinforzate le difese contro il mare nel tratto Napoli-Torre Annunziata.

Una nuova Stazione di merci abbiamo impiantato alle porte di Napoli fuori della cinta daziaria, a S. Giovanni a Teduccio. Abbiamo poi rifatto in buona parte il fabbricato dei passeggieri a Nocera; costruito quello definitivo di Battipaglia, aggiunte nuove case cantoniere sul tronco Napoli-Vietri, che ne difetta; ed eretto a Napoli un castello di ferro a reggere i serbatoj d'acqua per le locomotive.

Nulla è accaduto di dover fare sulla linea di Aquila, salvo che riforzare le gettate di uno dei ponti sul Pescara.

Sulla linea Bari-Taranto sono stati rinfiancati, con ricarichi di terra, gli alti rilevati che vi esistono, e si è aggiunto un nuovo piano caricatore nella Stazione provvisoria di Taranto.

Finalmente, sulla linea di Candela abbiamo costruito il fabbricato definitivo dei viaggiatori di Ascoli-Satriano.

Nuovi binarii furono aggiunti nelle Stazioni di Bologna, Falconara, Ancona, Foggia, Barletta, Bisceglie, Bari, Monopoli, Brindisi, Napoli, S. Giovanni-Teduccio, Solopaca, Savignano, Corigliano, S. Basilio e Taranto, per uno sviluppo complessivo di ben 4 mila metri; e ciò per rendere più spedite le operazioni in ragione del crescente traffico. E per congiungere questi nuovi binarii coi binarii esistenti, si sono stabiliti 24 nuovi baratti di via tra semplici e doppii.

Oltre a ciò, si sono impiantate 4 nuove piattaforme giranti a Barletta, Popoli, Bari e Taranto; 4 nuovi ponti a bilico a S. Giovanni-Teduccio, ad Ancona, a Bari, a Brindisi; una grù da carico ed un segnale con disco a S. Giovanni-Teduccio.

Abbiamo poi proseguito nell'opera di far sicure le Stazioni dai colpi di mano, costruendo muri di cintura a S. Severo, Lecce, Caserta, Casoria, Napoli, Carovigno, Ostuni. Nelle Stazioni di Faenza, Vasto e San Severo, alle cadenti cancellate di legno a chiusura degli adiacenti passaggi a livello, abbiamo surrogato robusti cancelli di ferro.

Già nella Relazione dello scorso anno vi abbiamo fatto parola delle cure da noi dirette a migliorare l'importante servizio delle acque per l'alimentazione delle locomotive. Diligenti studii sono in corso; intanto nel 1877 abbiamo compiuto i lavori di allacciamento delle acque al piano di S. Lazzaro sopra Ancona e della condotta a quella Stazione, in attesa di quei più radicali provvedimenti che gli studii in corso dimostreranno meglio utili.

Nelle Stazioni di Lecce, Acquaviva, Grottamare, dove per ora sono le nostre migliori acque, abbiamo aggiunto 4 nuove vasche.

In quest'anno, esaurite le provviste di guide in ferro, si è cominciato a fare largo impiego, nel mantenimento delle linee, di quelle d'acciaio. A chi si diletta di dati sta-

tistici, diremo che abbiamo nel corso dell'anno impiegato 15,010 guide di ferro, 8,481 d'acciaio; 142,878 traversine; 22,854 stecche; 21,452 piastrelle; 118,418 viti; 232,739 arpioni.

### III. — Spese di costruzione.

Come risulta dal bilancio generale, le spese di costruzione al 31 dicembre 1877 salivano a . L. 372,207,162 66

Erano state accertate al 31 dicembre 1876 in . . . . . . . . . . . . . » 366,237,832.93

Quindi la differenza di L. 5,969,329.73

la quale si compone:

a) di spese di costruzione fatte nel corso dell'anno . . . . . . . . . . . . . L. 1,777,782.11

b) di spese per regolamento di conti di annate precedenti . . . . . . . . . » 4,191,547.62

Totale come sopra L. 5,969,329.73

*(Continua)*

---

## FERROVIA DEL GOTTARDO (*)

MEMORIA *del Consiglio d'amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa.*

Signori,

Riferendoci alle Memorie sulla riorganizzazione finanziaria dell'impresa della Ferrovia del Gottardo, che abbiamo avuto l'onore di dirigervi nelle Assemblee generali degli anni 1666 e 1867 (**), e come seguito a tali Memorie, veniamo oggi a farvi conoscere ciò che si è fatto da allora in poi per la detta riorganizzazione.

Vi abbiamo comunicato, terminando la precedente nostra Memoria, le decisioni che furono prese dalla Conferenza internazionale riunita a Lucerna nel giugno 1877, tanto rispetto ad un programma di costruzione adatto alle circostanze, quanto rispetto alle perizie ammesse per la esecuzione di tale programma.

Queste decisioni possono riassumersi in ciò, che, vista l'impossibilità di procurarsi in questo momento il capitale necessario per l'esecuzione della intera rete del Gottardo secondo il programma primitivo, questa rete verrebbe provvisoriamente ristretta alla linea di transito Immensee-Pino ed ai due tronchi già costrutti, Cadenazzo-Locarno e Lugano-Chiasso; che il costo di questa rete ristretta sarebbe di 227 milioni di fr., e per conseguenza si richiederebbero ancora 40 milioni in più del capitale di costruzione di 187 milioni, previsto dal trattato internazionale del 1869; e che tale eccedenza verrebbe coperta mediante 28 milioni di sovvenzioni suppletorie da parte degli Stati interessati, e mediante 12 milioni di capitale privato.

Nel giorno stesso che segnava la data dell'ultima nostra Memoria all'Assemblea generale, concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa della Ferrovia del Gottardo, l'alto Consiglio federale svizzero informava ufficialmente la nostra Direzione delle decisioni prese dalla Conferenza, e « l'invitava nello stesso tempo a pronunciarsi su tale proposito, ed in particolare a fargli conoscere com'essa intendeva di procurarsi il capitale di cui si trattava nel progetto della Conferenza ».

I. — In seguito a tale invito dell'alto Consiglio federale, la nostra Direzione partì dal punto di vista, che si doveva dapprima esaminare profondamente la questione, se la perizia stabilita dalla Conferenza internazionale di Lucerna per la rete ristretta del Gottardo potesse da parte sua considerarsi come sufficiente.

A tale effetto, la Direzione invitò l'Ufficio tecnico centrale a compilare, sulla base del programma della Conferenza internazionale, un progetto ed una perizia dei più dettagliati, ed a presentarglieli al più presto possibile. Ma, veduta l'importanza della cosa, e penetrata della responsabilità che le incombeva, la Direzione non si limitò a ciò. Essa si rivolse contemporaneamente al sig. W. Pressel, Direttore dei lavori a Vienna, il cui parere, com'è noto, fa autorità in materia di costruzione di ferrovie, e che inoltre si acquisò presso di noi una illimitata fiducia durante il suo soggiorno di più anni in Isvizzera; e lo invitò a volerle far conoscere il suo avviso ed a pronunciarsi in particolar modo sulla questione, se fosse ancora possibile realizzare altre economie nella costruzione della linea principale Immensee-Pino; ed in caso affermativo, quale ne sarebbe l'importanza finanziaria.

Il sig. Pressel aderì all'invito colla migliore volontà e colla più lodevole premura. L'Ufficio tecnico centrale trasmise poi alla Direzione, durante l'autunno e l'inverno scorso, gli studii che gli erano stati richiesti. La sua perizia ascendeva a fr. 227,690,860. Offriamo qui sotto un quadro comparativo di questa perizia e di quella della Conferenza internazionale di Lucerna:

| | Conferenza di Lucerna (giugno 1877) | Ufficio tecnico centrale (1877-78) |
|---|---|---|
| 1. Spese generali (Rimborso delle spese della Riunione promotrice del Gottardo, formazione del capitale, Amministrazione centrale, ecc.) . . . . . Fr. | 9,000,000 | Fr. 9,906,252 |
| 2. Direzione tecnica . » | 8,200,000 | » 8,256,621 |
| 3. Costruzione propriamente detta . . . . » | 184,900,000 | » 180,051,865 |
| 4. Materiale mobile . » | 5,000,000 | » 3,215,000 (1. periodo d'esercizio) |
| | | » 3,592,885 (2. e 3. periodo) |
| | Fr. 208,000,000 | Fr. 205,051,623 (*) |
| 5. Interessi del capitale durante la costruzione . » | 20,000,000 | » 23,639,237 |
| | Fr. 228,000,000 | Fr. 228,690,860 |
| Da cui deducendo il prodotto dell'esercizio delle linee ticinesi di pianura, sino all'apertura della intera linea » | 1,000,000 | » 1,000,000 |
| Restano | Fr. 227,000,000 | Fr. 227,690,860 |

Nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale è stato calcolato un interesse del 6 0[0] del capitale-Azioni durante tutta la costruzione, mentre la Conferenza internazionale, nella sua perizia, partì dalla supposizione che non si pagherà

(*) La perizia dell'Ufficio tecnico centrale è realmente così suddivisa:

| | | |
|---|---|---|
| Spese generali . . . . . . . . . . . | Fr. | 9,906,252 |
| Direzione tecnica . . . . . . . . . | » | 10,302,671 |
| Costruzione propriamente detta . . . . . . | » | 175,034,815 |
| Materiale mobile (1° periodo) . . . . . . | » | 6,215,000 |
| Id. (riserva, 2° e 3° periodo). | » | 3,592,885 |
| Totale | Fr. | 205,051,623 |

Gl'importi di questa perizia per *Direzione tecnica* e per *Materiale mobile* comprendono pure le spese fatte a tale proposito per le linee ticinesi di pianura, mentre la perizia della Conferenza internazionale porta siffatta spesa sotto *Costruzione propriamente detta*. Per rimettere le due perizie sulla stessa base, la quota-parte relativa alle linee ticinesi di pianura nei capitoli *Direzione tecnica* e *Materiale mobile* della perizia dell'Ufficio tecnico centrale ne fu staccata e portata sotto *Costruzione propriamente detta*.

(*) Dalla Direzione della Società del Gottardo abbiamo ricevuto, oltre la presente Memoria, il 6° Rapporto annuale relativo al 1877, che daremo tradotto nei numeri successivi.

(**) V. *Monitore* N. 26 del 1876 e 1877.

La Redazione.

al capitale-Azioni se non un interesse del 3 0[0 durante il rimanente periodo della costruzione. Inoltre il calcolo intero del servizio degli interessi sui capitali impiegati durante il periodo di costruzione è più esattamente precisato nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale che non in quella della Conferenza internazionale.

Oltrecciò, la Conferenza internazionale non ha ammesso nella sua perizia che un importo di 5 milioni di franchi per l'ulteriore acquisto di materiale mobile, mentre l'Ufficio tecnico centrale calcola fr. 3,245,000 pel 1° periodo che seguirà l'esercizio della intera linea, e fr. 3,592,885 pei bisogni ulteriori. Se, malgrado tali importi più elevati nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale, questa perizia non eccede che di ben poco quella della Conferenza internazionale, vuol dire che nella perizia medesima, sotto il capitolo *Costruzione propriamente detta*, si poterono introdurre economie importantissime, in seguito a semplificazioni e miglioramenti del progetto di costruzione.

Il sig. Pressel, nel suo parere, riconobbe pienamente i meriti del progetto e della perizia dell'Ufficio tecnico centrale. Citiamo testualmente le sue parole:

« L'esaurimento del còmpito affidatomi importava l'esame *a)* del progetto, *b)* delle perizie.

« Io stimai necessario, per l'uno e per l'altro scopo, di fare uno studio profondo del terreno, e vi procedetti in compagnia del sig. Gerlich, sostituto dell'Ingegnere in capo, e dell'ing. Kauffmann, ispettore dei lavori del tunnel.

« Si è pienamente tenuto conto, nella determinazione del tracciato e nel progetto di costruzione della linea, delle prescrizioni dell'alto Consiglio federale svizzero e della Conferenza internazionale rispetto alle curve e pendenze, nonchè al corpo stradale, e furono appieno osservate le istruzioni date dalla vostra Direzione in vista di ridurre più che fosse possibile il costo della costruzione.

« Una critica severa, a mio avviso, non potrebbe farsi, tutt'al più, che sulla precauzione, forse troppo grande, stata presa nella determinazione del tracciato e nella costruzione della linea, per garantire quest'ultima in alcuni punti contro gli accidenti particolari delle alte montagne. Nondimeno, per riguardo al carattere grandioso dell'opera, codesti sacrificii sembrano insignificanti; ed io non accenno tali eccessi di precauzione, se non per constatare la cura che si è posta, osservando pure le regole di una stretta economia, per dare a codesta grandiosa costruzione un carattere di perfezione e di solidità, e per far rilevare come si è approfittato dell'esperienza fatta sino ad oggi nella costruzione e manutenzione delle linee alpine esistenti.

« Devo ancora notare, come un merito nella compilazione del progetto, la tendenza che vi si scorge di dare alla linea un'impronta di semplicità, persino nelle numerose sezioni ove potenti valanghe, torrenti e cadute di pietre esercitano la loro azione devastatrice sulle opere che la mano dell'uomo tenta costrurre in codeste elevate regioni. Le conseguenze di tali elementi distruttori furono studiate con particolare attenzione; e lungi dal cercare di fare delle costruzioni di *effetto*, imponenti soltanto per la loro apparenza, si è provveduto, colla minore spesa possibile, alla completa sicurezza della linea, primieramente evitando i siti pericolosi, e laddove ciò non era possibile, progettando lavori protettori di uno stile semplice, ma di grande solidità.

« Il sistema di costruzione in pietre secche (la cui adozione rimonta ai primi lavori ferroviarii in Isvizzera), così vantaggioso sulle Alpi e che ha per iscopo di semplificare, facilitare e diminuire la costruzione, è stato applicato in modo assai giudizioso.

« Io mi dichiaro d'accordo colle disposizioni prese per la costruzione del corpo stradale, nonchè per le murature, per le opere d'arte e per le Stazioni.

« In quanto concerne l'uso delle roccie di cui si può disporre come materiali di costruzione, ho raccomandato al sig. Gerlich una modificazione, tendente ad utilizzare, dovunque il profilo trasversale chiuso tra' fianchi delle valli lo permette, le rampe naturali per rialzi con pietre da 5.4, anzichè far portare la strada sopra murature con malta od a pietre secche, ed a non eseguire murature in pietre secche che nella zona dei calcari, degli schisti e dei gneiss ».

Passando poi alla perizia dell'Ufficio tecnico centrale, il sig. Pressel così si esprime nel suo parere:

« Io non potrei proporre alcuna diminuzione alla perizia per ciò che concerne i prezzi di serie indicati. Io ne feci un esame minuzioso, posso dirlo, ed acquistai la convinzione che le perizie per tutte le sezioni e per tutti i cantieri rappresentano il prezzo reale dei lavori; che questi sono esattamente determinati, tanto per le cubature, che pel modo di esecuzione; e che fu tenuto il debito conto di tutte le circostanze che, in codesta opera eccezionale per tanti riguardi, potrebbero rendere l'esecuzione più difficile o più facile. Il miglior criterio o correttivo del modo accurato con cui si procedette alla compilazione della perizia, si troverà, d'altronde, nelle trattative, che dovranno essere aperte per l'appalto dei lavori; ed in quella occasione, il giudizio da me esposto sarà, lo spero, riconosciuto fondato.

« Nella natura stessa del còmpito che incomberà alla Direzione dei lavori sta poi il realizzare in alcuni punti delle economie più o meno importanti con una esecuzione giudiziosa dei lavori, traendo diligentemente partito di tutte le occasioni che potranno presentarsi (spostamenti accessorii del tracciato e modificazioni secondarie della costruzione). Allorchè il terreno sarà pienamente conosciuto, cioè in tutti i suoi particolari, si potranno introdurre parecchi miglioramenti speciali, che non potrebbero essere calcolati nella perizia, e la cui somma formerà una riserva utilissima nelle attuali circostanze.

« Malgrado la cura avuta nella compilazione del progetto, occasioni di tal genere non mancheranno di presentarsi e di fornire i mezzi di diminuire la spesa; mentre che, pei motivi indicati nel mio rapporto, non si avrà che assai di rado una eccedenza di lavori. È questa la mia intima convinzione; però io non vorrei proporre alcuna diminuzione nella somma calcolata nella perizia per l'*imprevisto*, affine di non diminuire punto la sicurezza assoluta della perizia, che forma la base dell'operazione finanziaria ».

Alla domanda fatta circa la possibilità d'introdurre ancora nella costruzione delle linee del Gottardo altre economie, oltre quelle calcolate nel progetto e nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale, il sig. Pressel rispose in senso affermativo, e propose; 1° di traversare la linea di divisione delle acque tra i laghi di Zugo e di Lowerz, mediante un binario a cielo aperto, con che si eviterebbe il tunnel di Goldau; 2° di far passare la linea sul Grünbach, presso Flueleu, in modo più opportuno, a suo avviso, e nello stesso tempo meno costoso; 3° di eseguire provvisoriamente i tunnel delle rampe d'accesso con un solo binario e giusta un nuovo profilo, che permette il loro ulteriore allargamento pel secondo binario, senz'aumento di spesa e senza incagli sensibili per l'esercizio, e ciò dovunque la natura della roccia non esige che si murino i piedritti pei tunnel ad un solo binario.

Il sig. Pressel suggerì inoltre, nell'interesse di una diminuzione della spesa, ma però in opposizione alle prescrizioni del Protocollo finale della Conferenza internazionale, l'applicazione delle pendenze del 30 per 0[0 e di un raggio minimo di 225 metri per le curve sulle linee d'accesso propriamente dette; ed accennò altresì la inammissibilità delle distanze adottate nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale tra le Stazioni delle linee d'accesso, facendo emergere la necessità di diminuire tali distanze affine di porre in buone condizioni di traffico la linea provvisoriamente ridotta ad un solo binario. Indicheremo in appresso il partito che si trasse da tali proposte contenute nel rapporto del sig. Pressel. (*Continua*).

# Nostre Corrispondenze

Roma, 25 giugno.

I conti da me fatti la settimana scorsa per dimostrarvi come fosse grandemente improbabile che il 1° luglio fosse già divenuto legge dello Stato il progetto per l'inchiesta ferroviaria e l'esercizio provvisorio della rete dell' Alta

Italia, ebbero piena conferma, ed anche superiore alla prevista dalla realtà delle cose. Oggi soltanto nel pomeriggio verrà distribuita ai deputati la relazione dell'on. Nervo, presentata ieri *pro forma* ancora, perchè di una parte sola n'era stata data preventiva lettura in seno alla Giunta parlamentare: lettura il cui compimento non ebbe luogo che ieri sera verso la mezzanotte, e può darsi sia occorso alla Commissione plenaria d'introdurre qualche modificazione. Messo poi il progetto di legge all'ordine del giorno della seduta di domani 26, certo è che si giungerà al 30 senza che il Senato ne abbia pure ricevuta comunicazione ufficiale.

Il Ministero ha preveduto questo caso della mancante approvazione della legge dell'esercizio provvisorio governativo, e l'on. Baccarini, a tranquillità della Camera e del Paese, dichiarò ieri pubblicamente di aver dato tutte le necessarie disposizioni per il passaggio delle linee dell'Alta Italia al Governo, disposizioni già prima perfettamente concordate colla Società e preannunciate nell'ultimo numero del vostro *Monitore*.

Io non ho, per verità, sott' occhi la relazione dell' on. Nervo, nè ho tampoco assistito alla sua lettura; ma in parte si sa, ed all'ingrosso è facile indovinare che cosa egli abbia scritto, rammaricando dal canto mio ch'egli abbia impiegato una quindicina di giorni all'incirca e riempito parecchie decine di pagine a stampa per eseguire un incarico, la cui imperiosità e la cui fatalità avrebbe richiesto, più ancora che comportato, un lavoro spicciativo di poche pagine e poche ore.

Vi partecipai già le modificazioni dalla Commissione proposte alla parte del progetto di legge riguardante la inchiesta: cioè che si debba eseguire in aperta arena, al cospetto del pubblico, e non tra i misteri delle quinte; che non abbia limiti e prevenzioni d'indagini, valga pure il filo di Arianna a trarla fuori dal labirinto piuttosto dalla uscita conducente allo esercizio dello Stato, che da quella conducente all'esercizio privato; che possa protrarre i suoi studii sino alla metà del prossimo anno 1879; che siano ridotti a tre, in luogo di cinque, i membri della Commissione di nomina governativa, e aumentati di due i membri della Camera e del Senato.

Rispetto alla parte relativa all'esercizio, le poche modificazioni introdotte dalla Giunta ebbero solo di mira di imprimergli più nettamente e più spiccatamente il carattere di *provvisorietà;* e si volle incompatibile la veste di deputato e senatore colla carica di consigliere d'amministrazione. Intorno alla quale ultima proposta io mi permetto di fare le mie riserve; senza punto disconoscere il delicato senso di alta moralità politica, a cui s'inspirò la Giunta. Si fa presto a dire: nè deputati, nè senatori, per evitare il pericolo che l'esercizio governativo si converta in esercizio parlamentare. Ma, oltrecchè nella mia corta [illegible] io non sappia scorgere come non sia anche meno [illegible] resistere alle eventuali pressioni di colleghi, dai [illegible] fondo nulla si ha da sperare, nè da temere, che [illegible] istere da persone estranee al Parlamento contro la volontà di deputati e senatori, che sanno mettere in evidenza e in gioco tutte le loro influenze legittime o illegittime, io penso altresì che, volere o volare, il fior fiore del paese, per intelligenza, per indipendenza di carattere ed anche per censo, appartiene alla Camera ed al Senato, per quanto sia applicabile il detto virgiliano « *apparent rari nantes in gurgite vasto* ». E dal canto mio, francamente, avrei desiderato, anzi reputato indicatissimo, che attorno al tavolo del Consiglio di amministrazione anzidetto prendesse posto, come membro di esso, qualche onorevole dei più convinti e noti fautori dell'esercizio governativo. Non si dirà altrimenti, a ragione o a torto, che il successo dell'esperimento fu pregiudicato coll'incaricarne dell'esecuzione soltanto gli avversarii? Vedremo che cosa delibererà definitivamente in proposito la Camera; ed intanto, se pure si sono già designati in seno al Consiglio dei ministri i nomi dei futuri consiglieri, certo sono tutora riservati *in pectore*, e si afferma poi essere intendimento del Governo che il Consiglio abbia la propria sede in Roma. —

Dopo un vivacissimo e lungo incidente, la Camera approvò ieri l'ordine del giorno proposto dall'on. Del Giudice ed accettato dal Presidente del Consiglio, intorno alla questione della discussione del progetto di legge per le costruzioni ferroviarie, ordine del giorno col quale si prese atto delle dichiarazioni emesse dal Ministero.

Il quale, per bocca degli on. Presidente del Consiglio e Ministro dei lavori pubblici, espresse il desiderio che il progetto di legge sia sollecitamente discusso, vale a dire prima delle vacanze estive. Ma il risultato della votazione porterà quasi indubbiamente la conseguenza delle dimissioni in massa della Giunta incaricata dell'esame del progetto stesso, la quale, ad unanimità sembra, dichiarò, per bocca del suo presidente on. Depretis, di non poter assumere impegno di presentare il suo rapporto entro questo scorcio di sessione, quantunque deliberata di continuare il proprio lavoro, già sempre indefesso, e non separarsi prima di avere nominato il relatore, coll' obbligo anzi di compiere la relazione durante le vacanze, in modo da rendere possibile la discussione tosto riconvocata la Camera in novembre. Ora dunque. cacciato dalla porta, non rientrerà a forza dalla finestra il finale effetto ripetutamente fattovi da me presentire, in considerazione appunto della situazione parlamentare verificatasi ieri? Le nuove costruzioni saranno ora discusse ed approvate? No, e sempre no, più ancora di prima! —

Procedono con regolare ed alacre andamento, maggiore assai del preveduto e sperato, i lavori dei due primi tronchi delle nuove linee Sarde, dall'attuale Stazione provvisoria a quella definitiva di Ozieri, e da Ozieri a Giave, in modo che se ne può ritenere per assicurata l'apertura all'esercizio nel prossimo ottobre o novembre. Successo importantissimo questo, perchè per legge, come ebbi già più volte l'opportunità di accennarvi, arreca alla Compagnia il ragguardevole miglioramento dell'aumento del sussidio chilometrico sopra tutte le antiche linee. E ciò è dovuto incontrastabilmente alla forte volontà, alla costanza dimostrata dal Consiglio d'amministrazione, malgrado la viva ed ostinata opposizione di una minoranza di azionisti; è dovuto alla provetta abilità ed alla [illegible] comune energia spiegata dall'egregio ing. Piercy, direttore delle costruzioni in Sardegna. E il consigliere delegato della Società, il comm. Epaminonda Segrè, riportò testè le migliori impressioni dall'isola, dove volle recarsi personalmente a vedere lo stato dei lavori coi propri occhi, a toccarlo colle proprie mani. Contemporaneamente vennero intraprese le opere preliminari per la costruzione di due altri tronchi, Oristano-Paulilatino e Giave-Bonorva. —

Il disegno d'un tronco ferroviario di circa 37 chilometri da Castellammare a Cancello, del costo presuntivo di L. 3,485,000; un altro d'un tronco, di soli 15 chilometri, da Castellammare ancora a Gragnano, della preventiva spesa di L. 1,278,000, eccettuato in entrambi i casi il materiale mobile; l'ampliamento della Stazione di Trebisaccie nella linea Taranto-Reggio; variissime opere di consolidamento di rilevati a trincee lungo i tronchi Palermo-Cammarota, Palermo-Porto Empedocle, Villarosa-S.ta Caterina, Favarotta-Licata, San Cataldo-Canicattì e Caltanissetta-Licata; infine varii tronchi di strade provinciali, costituiscono i progetti di opere pubbliche esaminati ed approvati in massima, nel corso dell'ultima settimana, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, prese in considerazione le istanze rivoltegli dal Consiglio

d'amministrazione della ferrovia da Santhià a Biella, ha disposto che l'esercizio della ferrovia stessa venga dal 1° luglio p. v. in poi continuato alle medesime condizioni del contratto ora in vigore; salvo di regolare definitivamente il detto esercizio con apposita Convenzione, da stipularsi dopo che sarà attuata la legge per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia.

---

Ci scrivono da Cosenza;

In questi giorni si apre in piccola sezione la galleria di Collemonco sulla *variante di Maiolungo*, nella diramazione dall'Jonio a Cosenza. È noto che la galleria detta di Maiolungo, già appaltata alla Banca di costruzioni di Milano, presentò tali difficoltà nella sua esecuzione, da consigliarne l'abbandono, modificando il tracciato per una lunghezza di 10 chilometri. Questa variante, che venne appaltata all'Impresa Ottavi e C., comprende due gallerie, di cui l'una è già finita, l'altra, lunga 600 metri, è quella che si apre attualmente.

Queste due gallerie, e la seconda in ispecie, benchè assai brevi, presentarono pure gravi difficoltà di costruzione per terreni instabili e franosi, considerevoli masse d'acqua e pressioni straordinarie di terreni argillosi. Grazie alla saggia ed attiva direzione degli agenti governativi nelle persone del cav. Carlo Carroggio Direttore, cav. Pietro Poggi capo-sezione, ed ingegnere-aiutante Ottorino Sarcoli, ed alla indefessa solerzia dell'Impresa costruttrice, gli ostacoli furono vinti; ed è ormai assicurato fra qualche mese, e nel termine previsto dai contratti, il completamento della diramazione di Cosenza, che unisce il capoluogo della Calabria Citeriore alla rete delle ferrovie italiane. Si compirà così uno dei più fervidi voti della nobile città di Cosenza, e si farà un altro passo verso quell'affrattellamento delle provincie italiane, al quale così potentemente contribuiscono le comunicazioni ferroviarie.

---

Il Comitato delle Ferrovie dell'Alta Italia, nel cessare dalle sue funzioni, ha diretto al personale dell'Amministrazione il seguente

**Ordine di servizio:**

Milano, 25 giugno 1878.

Col 30 corr. spira il termine fissato dal Compromesso di Parigi, dell'11 giugno 1876, e dalla Convenzione di Roma del 17 giugno d. a. per l'esercizio temporaneo della rete ferroviaria dell'Alta Italia, il cui personale passa alla diretta dipendenza del R. Governo.

Cessando così le mansioni del Comitato per ciò che riguarda la sorveglianza del temporaneo esercizio, sentiamo il dovere di esprimere al personale tutto, superiore e subalterno, i nostri ringraziamenti per la cooperazione che ciascuno, nella sfera delle proprie attribuzioni, ha prestato al buon andamento della nostra importantissima azienda.

All'Amministrazione delle Lombarde e della rete Piemontese, fuse insieme, l'Italia deve la formazione di una prima grande Società di ferrovie, ed alla sua organizzazione ed ai suoi regolamenti si ispirarono successivamente le altre del Regno.

Noi consegniamo le ferrovie allo Stato con tutti quei perfezionamenti di armamento, trazione e funzionamento che sono richiesti dall'odierno progresso di questa gigantesca scoperta del secolo nostro.

In una famiglia che, pel continuo sviluppo della rete, comprende oggidì circa 24,000 individui, e che regge quasi 4000 chilometri di ferrovie, nel non breve periodo di ventidue anni, furono incredibilmente pochi i casi di Agenti che demeritassero la fiducia dell'Amministrazione; e gli infortunii che si verificarono in tutto questo periodo, e per numero e per importanza, furono di gran lunga inferiori a quelli delle ferrovie degli altri Stati.

Il vostro Comitato, emanazione dei preesistenti Consigli d'Amministrazione delle Lombardo-Venete, Italia centrale ed Alta Italia, alcuni membri del quale hanno il vanto di avere presieduto a questa impresa fino dal giorno della sua fondazione, può dunque compiacersi di aver fatto opera meritoria verso il paese, ed asserire che questo risultato è dovuto principalmente all'intelligenza ed allo zelo dell'onorevole Corpo degli impiegati ed alla devota obbedienza degli Agenti inferiori.

Che se circostanze a noi ed a voi estranee c'impongono la necessità di una separazione prima dell'epoca fissata dalle concessioni, non per questo scemano i vostri titoli alla benemerenza della Società, alla quale parecchi di voi appartengono fino dal 1856; e noi, nel prendere con vivo rincrescimento commiato dal personale, esprimiamo la lusinga che la nuova Amministrazione non potrà a meno, conoscendolo, di apprezzarne le distinte qualità, mentre il Comitato cessante ricorderà sempre con orgoglio e riconoscenza gli anni passati in mezzo a voi.

Il Comitato.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — Crediamo di far cosa utile a quelli fra i nostri lettori, i quali sono possessori di Obbligazioni 3 p. 0[0] della Società ferroviaria del Sud dell'Austria, avvertendoli che l'Amministrazione dell'Alta Italia, già da alcuni giorni, ed in via eccezionale, paga anticipatamente i tagliandi scadenti il 1° luglio p. v.

I pagamenti vengono eseguiti presso la Cassa centrale in Milano, nonchè dalle Stazioni a ciò specialmente abilitate.

**Ferrovie Romane.** — In aggiunta al programma già pubblicato per l'adunanza generale degli azionisti che avrà luogo il 27 corr. in Firenze, vennero presentate due proposte, che furono accolte dal Consiglio d'amministrazione della Società per la relativa discussione: l'una dei sig. Vimercati, Besana e Villa, intesa a stabilire col Governo il termine massimo del corrente anno per l'approvazione del riscatto, o che altrimenti si provveda in una speciale adunanza degli azionisti nel prossimo ottobre; l'altra del signor Giorgio Lemmi, per una interpellanza relativa alla partecipazione degli azionisti alla nuova Società.

**Ferrovie venete.** — All'adunanza del 20 corr., tenutasi in Treviso, del Consorzio ferroviario Padova-Vicenza-Treviso, presieduta dal comm. Lampertico, intervennero tutti i suoi membri, eccetto il conte Cittadella, giustificato, e i due revisori dei conti.

Dopo una lunga discussione sui punti più importanti della relazione del Comitato, che risguardavano principalmente la situazione economica del Consorzio, la liquidazione ed il riparto delle spese d'esercizio delle linee, ed i provvedimenti per favorire i redditi del Consorzio, si approvò il conto consuntivo 1877.

Si discusse ed approvò il regolamento per l'Ufficio di controllo sui redditi, e quello pei biglietti di circolazione gratuiti, di servizio ed a prezzi ridotti.

Per provvedere le somme ancora necessarie per soddisfare alle spese di costruzione, l'Assemblea incaricò il Comitato, coll'aggiungervi altri tre membri: Trieste di Padova, Pasetti di Vicenza e Piazza di Treviso, di proporre i mezzi più vantaggiosi per procurare le somme occorrenti a tale scopo, ed anche per la consolidazione del debito fluttuante del Consorzio.

Si deliberò di istituire un Sindacato della manutenzione e dell'esercizio della ferrovia, ed infine si autorizzò il Comitato a rimettere ad un giudizio arbitramentale tutte le vertenze ancora insolute colla Società veneta di costruzioni.

**Ferrovia Torino-Bra-Carmagnola.** — Nella seduta del 18 corr. alla Camera dei deputati, l'on. Spantigati interrogò il Ministro dei lavori pubblici intorno ad un tronco ferroviario a sistema economico fra Bra e Carmagnola.

*Baccarini* rispose che il Governo, dopo aver presentato il progetto generale ferroviario, non volle preoccupar la Camera con progetti parziali. Dichiarò però di non aver difficoltà d'inviare alla Commissione delle costruzioni ferroviarie il progetto accennato dall'on. Spantigati.

*Spantigati* ringraziò il Ministro.

**Tramways di Milano.** — La *Lomdardia* del 24, dice che la Prefettura di Milano ha comunicato al Municipio, avere la Deputazione provinciale approvato il progetto generale delle linee dei *tramways* pel circondario esterno e lungo i viali della circonvallazione, comprese quindi quelle della Società anonima degli omnibus, tra il viale Venezia ed il viale Sempione, e della Società del *tramway* Milano-Vaprio lungo il viale Venezia.

— Col giorno 27 corrente viene sospesa la trazione a cavalli del *tramway* Milano-Saronno e sostituita colle macchine.

**Linee d'accesso al Gottardo.** — Scrivono da Como, 10, all'*Opinione*:

Il nostro Consiglio provinciale si radunò in seduta straordinaria, or sono pochi giorni, e l'argomento che richiamò anche questa volta la sua speciale attenzione fu la ferrovia [illegible] Bellinzona a Lugano per il passo del Ceneri. È inutile [illegible] vi ricordi quanto interesse abbia per la città e pro[illegible] di Como questa linea, senza della quale il tronco [illegible] esercizio, e che riescì tanto dispendioso, da Como [illegible] gano, sarebbe una linea morta.

Questo Consiglio provinciale, nell'ottobre scorso, durante la sessione ordinaria, vedendo come nella Conferenza di Lucerna, ratificata nel protocollo di Berna, si fosse rimandata ad un tempo indefinito la costruzione della ferrovia del Ceneri, credette di nominare una Commissione coll'incarico di fare le pratiche per porre d'accordo gl'interessati in questa linea e combinare un'azione comune onde sollecitarne l'esecuzione. La Commissione riuscì composta dei consiglieri provinciali senatori Scalini e Gadda, Brambilla ex-sindaco di Como, e Cambiasi, deputato provinciale, si quali poi il Comune di Como aggiunse il deputato al Parlamento Giudici e l'assessore Monti.

Ora la Commissione, a mezzo del senatore Scalini, riferì al Consiglio il suo operato e l'esito avutone. Il relatore espose le conferenze colla rappresentanza della città di Milano, e il favore che trovò la proposta di fare una pratica concorde presso il Ministero dei lavori pubblici; espose come effettivamente si fossero recati dal signor Ministro il sindaco di Milano e il deputato Fano, unitamente al senatore Scalini e al deputato Giudici; come venisse con interesse accolta la loro rimostranza, e come il Governo promettesse di chiedere al Parlamento la facoltà di entrare in un Consorzio, che avesse per iscopo di trattare colla Società del Gottardo la costruzione di questo passo del Ceneri per l'epoca in cui sarà aperta la grande galleria: autorizzazione che infatti è chiesta nel recente progetto di legge per costruzioni di ferrovie.

Nella stessa Relazione al Consiglio provinciale vengono minutamente esposte le pratiche che la Commissione fece direttamente colla Società del Gottardo per conoscere quale sarebbe il capitale a premio perduto che essa vorrebbe per dare compiuto il tronco del Ceneri nel termine già prefisso dal trattato di Berna, ossia dar coincidenza all'apertura della linea principale; e si prendono in esame le pretensioni avanzate da quella Società. Non è a dire con che vivo interesse il Consiglio accolse quella Relazione; e quindi, sulla proposta di alcuni consiglieri, venne votato all'unanimità un ordine del giorno, in cui, ringraziando e facendo plauso alla Commissione, la si incarica di continuare la sua opera e di farsi anche, occorrendo, promotrice del Consorzio fra gli interessati.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Si ha per telegrafo [illegible] Berna, 22, che gli esperti federali incaricati dal Dipartimento delle ferrovie di esaminare le perizie adottate dalla Conferenza internazionale di Lucerna del giugno 1877, hanno presentato un rapporto soddisfacente rispetto ai punti essenziali; e quindi il Consiglio federale ha deciso di sottoporre alle Camere, nella settimana prossima, un progetto di ratifica dei trattati supplementari del Gottardo; nonchè la questione della partecipazione della Confederazione alla sovvenzione di 8 milioni che deve fornire la Svizzera, partecipazione che ascenderebbe a 6 milioni e mezzo.

— Il bollettino presentato al Consiglio federale dal Dipartimento delle ferrovie circa il progresso dei lavori nel gran tunnel del Gottardo durante il mese di maggio, reca le cifre seguenti:

| | | Progresso complessivo alla fine di | |
|---|---|---|---|
| | | aprile | maggio |
| Galleria di direzione . . . . . . | m. | 10,233.4 | 10,492.6 |
| Allargamento della stessa . . . . . | » | 9,391.3 | 9,564 4 |
| Calotta . . . . . . . . . . . | » | 6,842.4 | 7,155 4 |
| Strozzo . . . . . . . . . . . | » | 5,455.8 | 5,702.5 |
| Vôlta . . . . . . . . . . . | » | 7,029.4 | 7,326.6 |
| Piedritti . . . . . . . . . . . | » | 5,216.4 | 5,418.5 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 4,291 | 4,520.8 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 31; dal lato di Airolo m. 24.10; quindi m. 55.10 in totale, e metri 7.90 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — Il movimento sui tronchi ticinesi nel passato mese di maggio diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom.): Passeggieri trasportati 15,900 (maggio 1877: 17,712), introito franchi 18,800 (fr. 18,928.85). Merce trasportata tonnellate 1900 (ton. 1964), introito fr. 8,900 (fr. 8.376.05). Introito totale franchi 27,700 (fr. 27,304.90), ossia fr. 675.61 (fr. 665.97) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom.): Passeggieri trasportati 14.500 (1877: 16,663), introito fr. 12,400 (fr. 13,841.50). Merce trasportata tonn. 1145 (tonn. 892), introito fr. 3,500 (fr. 2,404.70). Introito totale fr. 15,900 (fr. 16,245.75); ossia fr. 611.54 (fr. [illegible]24 85) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere.** — Il Consiglio degli Stati, nella seduta del 15 corr., accordò fino al 1 gennaio 1879 un termine alla Società della linea dei *tramways* da Chêne-Bougerie a Maillesulaz per la presentazione dei piani tecnici e finanziari, e fino al 1.o aprile per l'incominciamento dei lavori. Adottò pure il prolungamento della linea nell'interno della città di Nidau.

Sulla proposta della Commissione, adottò quindi il progetto del Consiglio federale di autorizzare la Compagnia della ferrovia Echallens-Losanna a prelevare, dal 4 agosto in poi, delle tariffe più elevate per il trasporto dei viaggiatori e delle mercanzie. L'Assemblea si riserva però il diritto di cambiare in ogni tempo queste tasse.

Finalmente, dopo lunga discussione, la domanda di modificazione della concessione per la strada ferrata dal lago di Zurigo al Gottardo venne rimandata alla Commissione per un nuovo rapporto.

— Il Consiglio federale, nella seduta del 17 corr. approvò la Convenzione d'esercizio conchiusa dall'amministratore della massa della ferrovia locale Rigi-Kaltbad-Scheidegg

colla Società lucernese della ferrovia del Rigi, per l'esercizio della prima di dette linee.

— Nella seduta del 20 corr. del Consiglio Nazionale, il presidente sig. Philippin diede lettura della seguente mozione, firmata da 35 deputati del Nazionale:

« Il Consiglio federale è invitato a presentare alle Camere un rapporto e delle proposte sulla questione di sapere se e in qual modo la Confederazione potrebbe rimediare allo stato anormale delle nostre ferrovie, sia col mezzo della centralizzazione dell'esercizio, sia col riscatto, sia in qualunque altro modo. In quanto ai dati materiali su questo oggetto, l'autore della mozione (*Stämpfli*) se ne riporta alla sua monografia: *Le Ferrovie svizzere — loro esercizio e loro riscatto per la Confederazione.* »

**Ferrovie francesi**. — Il *Journal officiel* ha promulgato le leggi da ultimo approvate dalle Camere francesi, tra cui quella per la dichiarazione di utilità pubblica delle inee da Ajaccio ad Ucciani e da Corte a Bastia. Un credito di fr. 500,000 è aperto sull'esercizio 1878 per permettere allo Stato di cominciare tosto i lavori.

— Nel corso del 1877, scrive il *Journal officiel*, la quantità di rotaie acquistate da tutte le Compagnie ferroviarie di Francia ammontò a 48,888 tonnellate di rotaie in ferro e 136,649 tonnellate in acciaio. Queste cifre indicano la preferenza ognor crescente che le Compagnie hanno per le rotaie d'acciaio. Nel 1876 l'acquisto di queste rotaie non importava che 130,681 tonnellate.

**Ferrovie rumane**. — Ecco le principali disposizioni dell'annunciato progetto di legge, con cui il Governo domanda d'essere autorizzato a trattare colla Casa Crawley e C.i circa lo scioglimento delle Convenzioni con essa conchiuse per la costruzione delle linee Ploesti-Predeal e Adjud Oerca:

La Convenzione del 22 luglio (3 agosto) 1875 è risoluta di comune accordo, avendo le parti contraenti convenuto che tutti gli obblighi reciproci vengono annullati; come pure tutte le disposizioni relative alla linea Adjud-Oerca, in conformità alla transazione promulgata il 28 giugno (10 luglio) 1877.

Tutti i materiali destinati alla costruzione della linea Ploesti-Predeal, che si trovano sul posto o ne' suoi depositi, come pure utensili, macchine ecc., restano di proprietà del Governo. I signori Crawley e C.i consegneranno al Governo tutti i piani, profili ecc. relativi alla costruzione della linea Ploesti-Predeal, che sono nelle loro mani. Essi restano responsabili della liquidazione di tutti i conti e reclami pendenti o che sorgessero relativamente ai lavori, forniture, strumenti ecc., che formano oggetto della concessione del 22 luglio (3 agosto) 1875, ad eccezione della fornitura di 27,000 traversine di quercia del D.r Otorbas.

Si pagheranno ai sigg.i Crawley e C.i, entro 15 giorni dalla promulgazione della presente transazione: 1° franchi 3,200,000 in buoni del Tesoro, una metà a sei mesi di scadenza, e l'altra metà a 12 mesi, con l'interesse del 12 per % all'anno; 2° il saldo di *fr.* 11,117,777.922 in buoni ipotecarii al valor nominale. Al momento della consegna dei buoni, i concessionarii rimetteranno piani, profili, materiali ecc. al Governo rumano, che entrerà di diritto in possesso d'ogni cosa.

Il Governo è autorizzato a continuare i lavori in regia od a cederli ad un concessionario colle necessarie garanzie, a condizione che il prezzo totale della concessione non sia alterato, nè ammesso alcun cambiamento nel tracciato attuale della linea, o nei relativi Capitolati d'oneri. Per le somme da pagare all'antico concessionario, o per quelle di cui prendesse impegno verso un concessionario nuovo, o per quelle necessarie per compiere i lavori in regia, il Governo è autorizzato a fare dei prestiti entro il limite di 42 milioni di franchi, già ridotti a 33,150,000 colla Convenzione dell'11 giugno 1877, oltre gl'interessi pagati o da pagare al 12 p. 0/0 all'anno, con buoni del Tesoro, sino alla conclusione definitiva di un prestito alle più convenienti condizioni.

— Il *Curierul Financiar* cita parecchie Compagnie che si presentano per il compimento delle suddette linee, cioè: le Compagnie Gouin e Rosenthal di Parigi; Grigor Elliad, Banaloglu, Oscar Elliad, di Bukarest; quella di Braicoff, quella di Doderny, e finalmente un gruppo di notabilità rumane, sotto la direzione del sig. Guilloux, già Direttore generale delle ferrovie rumane, il quale da lungo tempo sta negoziando l'operazione di cui si tratta. Ed è molto probabile che questo gruppo la vinca sugli altri concorrenti.

**Ferrovie norvegesi**. — Le Camere legislative hanno approvato la proposta del Governo tendente a conchiudere un prestito di circa 19 milioni di *corone*, il cui prodotto servirà specialmente a sussidiare alcune Compagnie ferroviarie. Oltre le somme comprese nel bilancio del prossimo esercizio per le ferrovie, la rappresentanza nazionale ha pure accordato allo stesso scopo 4,200,000 corone, 8 milioni delle quali saranno spese prima della fine del corrente anno.

**Ferrovie spagnuole**. — La *Gaceta di Madrid* ha pubblicato un decreto reale, che concede alla Compagnia della ferrovia da Lerida a Reus e Tarragona una proroga di sei mesi per terminare la costruzione della linea da Lerida a Montblanch. Questi sei mesi cominceranno a decorrere dal 19 novembre prossimo, data dell'espiro del 3° ed ultimo termine accordato dalla legge del 12 gennaio 1877, e finiranno col 19 maggio 1879.

Per approfittare di questa proroga senza decadere dalla concessione, la Compagnia dovrà non interrompere i lavori, avere aperto all'esercizio col 19 settembre p. v. la sezione da Borjar a Juneda, compiuta col 19 marzo 1879 la costruzione del ponte di Juneda e tutte le opere d'arte sino alla Cruz de la Artesa, e col 19 maggio successivo aver terminata tutta la linea ed aperta all'esercizio l'ultima sezione da Juneda all'allacciamento colla linea di Saragozza, presso Lerida.

Il Governo non sborserà alcuna somma, nè come anticipazione, nè come sovvenzione, prima dell'apertura dell'ultima sezione da Juneda al suddetto allacciamento; soltanto dopo quell'apertura lo Stato pagherà le 60,000 *pesetas* al chilometro, stipulate coll'atto di concessione.

**Ferrovie portoghesi**. — Il Governo continua alacremente la costruzione delle linee del Nord, del Portogallo: la nuova sezione da Darque a Carminha dev'essere aperta in questi giorni, e la linea dal Minho al Douro sarà compiuta entro l'anno.

Il *Journal officiel* di Lisbona annunciò aperta l'asta, col termine di 60 giorni dal 24 maggio 1878, per la linea della Beira-Alta. In caso di deserzione dell'asta, lo Stato eseguirà esso i lavori relativi.

**Ferrovie argentine**. — Dalle relazioni dei Segretarii di Legazione inglese rilevasi che lo sviluppo attuale delle ferrovie nella Repubblica Argentina rappresenta 1409 miglia, con 10,874,633 lire sterline di capitale speso. Di queste linee, 3 sole, dello sviluppo di 505 miglia, appartengono allo Stato; 1, di 187 miglia, appartiene alla provincia di Buenos-Ayres; e 6, collo sviluppo di 717 miglia appartengono a Compagnie inglesi.

## Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma**. — Nella seduta del 19 corr. il Consiglio comunale di Roma discusse la Convenzione stipulata, giorni sono, dal ff. di Sindaco colla Società veneta di costruzioni, rappresentata dall'on. Breda.

In forza di tale Convenzione, il Municipio cede alla Società veneta gratuitamente 15,000 metri di terreno nella seconda zona dell'Esquilino, obbligandosi la Società a fabbricarvi, entro tre anni, una linea di case lungo la via Merulana, composte di un piano terreno e di due piani superiori.

La Società darà, a garanzia dei suoi impegni, una cauzione in rendita di lire 200 mila; il Comune, oltre alla cessione dell'area, cederà ancora gratuitamente tutti i muri perimetrali che la recingono in parte.

Dopo poche osservazioni, il Consiglio approvò quasi all'unanimità la detta Convenzione senza emendamenti.

**Opere stradali in Roma.** — Nella seduta di sabato sera, il Consiglio medesimo, dopo avere approvato il concorso del Comune di Roma ai lavori di miglioramento del porto di Fiumicino, adottò, sopra proposta del consigliere Amadei, la sospensiva in ordine al chiestogli concorso nella spesa per la nuova Piazza d'Armi, nella località della villa Inghirami, presso la via suburbana Flaminia. Sembrava a taluni consiglieri che la quota di concorso addossata al Municipio per la sistemazione della Piazza d'Armi fosse troppo gravosa, imperocchè si tratta di una spesa che ridonda ad essenziale vantaggio e comodo dell' Autorità militare. Quanto al progetto di collegare la nuova Piazza d'Armi coi monti Parioli e colla strada che, prolungandosi lungo il Tevere dalla passeggiata di Ripetta, andrà sino a Ponte Molle, fu riconosciuto troppo vago ed indeterminato, e bisognevole perciò di essere meglio studiato nei singoli dettagli.

**Ospedale clinico in Roma.** — Il *Diritto* dice che sul tramonto del 19 corr. la Commissione, all'uopo nominata dal Governo, dal Municipio e dalla Provincia, si è recata all' Esquilino per procedere alla scelta dell' area, sulla quale dovrebbe sorgere il grande edificio del nuovo Ospedale clinico.

Intervennero alla riunione anche il Ministro della pubblica istruzione, il ff. di Sindaco, il prof. Baccelli, l'ingegnere Viviani ed altri.

**Porto di Napoli.** — Scrivono da Roma, 19, alla *Nazione*:

Oggi una Commissione, che rappresentava la Camera di commercio e il Municipio di Napoli, condotta dall'on. Micheli, fu ricevuta dall'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, per sollecitare la presentazione di un progetto di legge per l'allargamento delle banchine nel porto di Napoli, col fine di istituirvi un punto-franco.

La Commissione conferì anche coll'on. Cairoli e coll'on. Zanardelli. Chiese poi ed ottenne udienza da Sua Maestà il Re Umberto.

Tutti, compreso il Re, diedero alla Commissione cordiali assicurazioni sulla sollecita presentazione di questo progetto di legge.

**Ponte di ferro a Milano.** — L' Ufficio tecnico civico ha preparato il progetto del nuovo ponte da costruirsi sul Naviglio grande in relazione alla nuova via Valenza, che, partendo dalla Stazione di Porta Genova, pel Naviglio si congiungerà colla via Savona (San Cristoforo). Il ponte sarà costruito in ferro, accoppiando la solidità all'eleganza.

**Nuove costruzioni a Nizza.** — I giornali francesi annunciano che il sig. Borriglione, deputato e sindaco di Nizza, intende mandare ad effetto un importante progetto, che consisterebbe nel far espropriare tutte le case costrutte in riva al mare, e che formano il quartiere cosidetto delle *Ponchettes*.

Le attuali costruzioni verrebbero sostituite da vasti alberghi e magnifiche ville, simili a quelle che fiancheggiano la passeggiata degli Inglesi, la quale verrebbe così a formare un prolungamento colle nuove costruzioni.

Il sig. Borriglione, a quanto si assicura, avrebbe già contratto a Parigi un prestito di sei milioni per cominciare i lavori, i quali, una volta compiuti, abbelliranno oltremodo la città.

**Concessioni di miniere** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. annuncia che S. M., in udienza del 23 maggio p. p., ha firmato il decreto, col quale alla Ditta W. Goodal Gibson e Fratelli Modigliani di Livorno è concessa la miniera di calamina detta *Vaccareggio* o *Cascina Vecchia*, posta nel Comune di Dossena (provincia di Bergamo).

Nell'udienza medesima, S. M. ha pure firmato il decreto col quale al signor Francesco Basevi è concessa la miniera di ferro spatico detta *Monte Sasso*, posta nel Comune di Carona (provincia sudd.)

**Uffici telegrafici.** — Il 14 corrente in Rufina (provincia di Firenze) ed in Terranova di Pollino (prov. di Potenza), ed il 15 in Soragna (prov. di Parma), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**L'Italia telegrafica.** — Dalla Direzione generale dei telegrafi è stata pubblicata una carta accuratissima dei fili ed Ufficii telegrafici del regno, in cui è tratteggiata la rete nazionale con le sue diramazioni, col numero dei fili, con le sue stazioni, in modo da formare una bella Carta, non solo telegrafica, ma topografica dell'Italia. Ne va tributata lode all'Amministrazione telegrafica ed all'egregio suo direttore comm. D'Amico.

**Rendite miste.** — La Direzione generale del Debito Pubblico ha pubblicato il seguente avviso:

Col 1° del prossimo luglio avrà esecuzione la legge del 29 aprile 1877, n. 3790, con cui fu autorizzata per le rendite del Debito pubblico, Consolidato 5 e 3 per cento, la formazione delle *Iscrizioni miste*, rappresentate da certificati nominativi accompagnati da una serie di cedole pagabili al portatore per la riscossione delle relative rate semestrali. Queste cedole (*coupons*) si possono riscuotere presso ogni Cassa del Regno, e sono accettate in pagamento delle imposte dirette in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza.

Si notifica pertanto che, a partire dal detto giorno, le domande per la conversione delle attuali rendite al portatore o nominative in *Rendite miste* incominceranno a riceversi dalla Direzione generale del Debito pubblico e dalle Intendenze di finanza.

La conversione delle rendite al portatore in *Iscrizioni miste* si eseguisce sulla semplice domanda dell'esibitore delle cartelle, nei modi medesimi che ora sono in uso per il loro tramutamento in iscrizioni nominative.

La conversione poi delle rendite nominative in *Iscrizioni miste* deve essere consentita nei modi e colle forme medesime che sono attualmente stabilite per il tramutamento delle iscrizioni nominative in cartelle al portatore; ed inoltre il consenso a tale conversione può anche esser prestato colla stessa domanda con cui si richiede l'operazione, purchè la firma sia autenticata, per guarentire l'identità e la capacità giuridica della persona, da un agente di cambio accreditato per le operazioni di Debito pubblico, o da un notaio.

Nel formulare le domande per tali conversioni si dovrà aver presente:

*a*) Che i *Titoli misti* si emettono per quantità fisse di rendita, che sono le medesime già stabilite per le Cartelle al portatore respettivamente del 5 e 3 per cento;

*b*) Che, nell'eseguire le conversioni di certificati nominativi o di cartelle al portatore in *Certificati misti*, l'Amministrazione del Debito pubblico terrà per regola di dividere o riunire le iscrizioni in modo che la quantità totale di rendita, che si convertirà in *Iscrizioni miste*, venga rappresentata da quel minor numero di iscrizioni e di titoli che sarà possibile, salvochè nella domanda per l'operazione non si fosse manifestata una volontà diversa;

*c*) Che le *Iscrizioni miste* non si possono fare a nome di Stabilimenti o Corpi morali, o di minori, d'interdetti o di altre persone che non abbiano la piena e libera facoltà di disporre dei loro beni; epperciò tali iscrizioni non possono nemmeno farsi a nome di donne maritate, di minori emancipati o di inabilitati;

*d*) E che sulle *Iscrizioni miste* non è ammessa alcuna annotazione d'ipoteca, di usufrutto o di altro vincolo qualsiasi.

**Conferenza monetaria internazionale.** — Il *Mémorial Diplomatique* dice che il Governo francese ha notificato ufficialmente al Governo degli Stati Uniti, che ac-

cettava la proposta fattagli dal Gabinetto di Washington di prendere parte ad una Conferenza internazionale avente per oggetto di stabilire un rapporto fisso e comune tra l'oro e l'argento. Tutte le Potenze, aggiunge il *Mémorial*, che fanno parte dell'Unione monetaria detta latina, hanno accettata questa proposta. L'Olanda, che non appartiene all'Unione, prenderà parte alla Conferenza. La decisione dell'Inghilterra non è ancora nota, ma si ha motivo di credere che sarà pure favorevole. La Conferenza avrà luogo probabilmente a Parigi nel mese di luglio.

**I Congressi a Parigi.** — Ecco l'ordine fissato pei Congressi già autorizzati al Trocadero:

Congresso agricolo fino al 20 giugno.

Congresso internazionale per l'unificazione del numerato dei fili, dal 25 al 27 corr.

Congresso per le istituzioni di previdenza, dal 1 al 7 luglio.

Congresso di demografia, dal 5 al 9 luglio.

Congresso delle scienze etnografiche, dal 15 al 17 luglio.

Congresso per lo studio del miglioramento dei mezzi di trasporto, dal 22 al 28 luglio.

Congresso degli architetti, dal 29 luglio al 3 agosto.

Congresso d'igiene, dal 1 al 10 agosto.

Congresso del Genio civile, dal 5 al 14 agosto.

Congresso delle scienze antropologiche, dal 16 al 21 agosto.

Congresso del commercio e dell'industria, dal 16 al 21 agosto.

Congresso di meteorologia, dal 24 al 28 agosto.

Congresso geologico, dal 29 agosto al 4 settembre.

Congresso della proprietà industriale (brevetti d'invenzione, modelli, marche e ditte), dal 7 al 17 settembre.

**Esperimenti telefonici.** — Si scrive da Bellinzona alla *Gazzetta Ticinese*:

Ieri sera, nel nostro teatro, abbimo un doppio trattenimento; cioè, oltre all'opera *Don Pasquale*, potemmo assistere alle meravigliose esperienze telefoniche, che riescirono col massimo successo e con plauso degli astanti.

Di fatto, l'Ispezione telegrafica di qui, con solerte interesse, ha installato nel palco, accordato gentilmente dal Municipio, il recentissimo congegno del professore Hughes, detto *microfono*, e con un tracciato di due fili andò a piazzare quattro apparati telefonici Bell nella sala da bigliardo, situata superiormente all'atrio del teatro stesso. Di là si è potuto ascoltare tutta l'opera, senza perdere una sola nota, nè dell'orchestra, nè dei cantanti, in modo chiaro, distinto e naturale. È questa una stupenda invenzione della scienza, e tanto stupenda, che appena si crede, dopo avere esperimentato noi stessi.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato freddo anzichenò ebbero, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 358 a 355; fermissime le Obbligazioni relative a 249.50; invariati i Boni a 578.

Le Sarde, della serie *A*, si tennero a 248.25; quelle della serie *B*, a 351.50. — Le Pontebbane a 394. — L'Alta Italia a 266.75.

Trattate con poco favore, a Parigi, le Lombarde a 175 e 166; le Obbligazioni analoghe a 248 e 246. Le Vittorio Emanuele a 245 e 242. Così le Azioni delle Ferrovie Romane tra il 267 al 266.

## ESTRAZIONI

**Ferrovia di Cuneo.** — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni di questa ferrovia comprese nella 38ª estrazione seguita in Firenze il 15 corr. in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859, legge 5 maggio 1870):

*43 della prima emissione 5 0/0 da L. 400 cadauna.*
*(Creazione 26 marzo 1855).*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 142 | 186 | 429 | 474 | 813 | 832 | 1471 | 1524 |
| 1615 | 1650 | 1689 | 1939 | 2102 | 2408 | 2443 | 2653 |
| 2822 | 2845 | 3296 | 3875 | 3906 | 4753 | 4820 | 5056 |
| 5214 | 5233 | 5708 | 6599 | 6710 | 6741 | 6802 | 6921 |
| 7875 | 8285 | 8932 | 9022 | 9472 | 9826 | 9904 | 10322 |
| 10517 | 10525 | 10649. | | | | | |

*31 della seconda emissione 3 0/0 da L. 500 cadauna*
*(Creazione 21 agosto 1857).*

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 357 | 536 | 541 | 1116 | 1256 | 1283 | 1407 | 1556 |
| 1884 | 2011 | 2738 | 2977 | 3492 | 3809 | 3861 | 4479 |
| 5785 | 5935 | 6936 | 8433 | 9738 | 9849 | 11060 | 11731 |
| 11799 | 12079 | 12789 | 14135 | 15272 | 15343 | 15482. | |

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno corrente, e dal 1° luglio 1878 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle Cedole (Vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di prima emissione colle Cedole dal 43 al 90.

**Compagnia R. delle Ferrovie Sarde.** — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato l'elenco delle 104 Obbligazioni della serie *B*, estratte a Roma il 22 corr. presso la Direzione delle Ferrovie medesime, ed aventi diritto al rimborso dal 1° luglio p. v., presso le Banche e Ditte autorizzate.

## CONVOCAZIONI

**Società della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 15 luglio p. v. in Torino, sede sociale (via S.a Teresa, 18), per la revisione ed approvazione della contabilità dell'esercizio 1877, e per la nomina o conferma di un consigliere d'amministrazione.

**Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Stradella e Piacenza.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 15 luglio p. v. in Torino, nel locale sovraindicato e collo stesso ordine del giorno.

**Società ferro vuoto Cambiaggio** (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 1° luglio p. v. in Milano, sede sociale (Porta Genova, 102), per modificazioni al mandato dei liquidatori, per proposte di transazione, e per comunicazioni della Commissione di stralcio.

# Avvisi d'Asta

Il 1° luglio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Rovigo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ributto d'argine e banca, e difesa frontale a destra di Po, nella località detta Froldo Presa, in Comune di Taglio di Po, in diminuzione della presunta somma di L. 167,919, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 30,000 idem.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per il definitivo deliberamento della costruzione della strada comunale obbligatoria di congiunzione tra il Comune di Chianci e la traversa di Civitanova del Sannio, della lunghezza di chil. 4,992.91, in diminuzione della somma già ribassata del ventesimo nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 4 detto mese, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di un tronco della strada nazionale del Gran San Bernardo da Aosta al confine

svizzero, compreso tra il Castello di Gignod ed il Rivo Gorgey, della lunghezza di m. 1008.40, per il presunto importo di lire 21,633.50. Deposito interinale L. 1600 in valori legali; cauzione definitiva L. 140 di rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Leprignano (prov. di Roma), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori delle strade interne del Comune, in diminuzione della presunta somma di L. 63,900, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 950; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Treia e correzione degli adiacenti tratti della strada provinciale Flaminia, per il presunto importo di L. 191,243.03. Deposito interinale L. 1500 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 19,500 idem o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale da Borgotaro a Bedonia, della lunghezza di m. 12,658, per l'annuo canone di L. 6612.90. Manuzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 661.29; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale da Campi al confine Ligure sulla strada di Cento Croci, della lunghezza di m. 13,528, per l'annuo canone di L. 4,607. Manutenzione come sopra; deposito interinale L. 460.70; e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Bari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale, detta di Matera, da Canosa ai confini della provincia verso Lavello, per la presunta annua somma di lire 18,474. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione dei due tronchi della strada provinciale da Penne ad Ascoli per Teramo, compresi fra il torrente Piomba ed il fiume Vomano, della lunghezza di m. 20,647 per la presunta somma di L. 199,475. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Piano di Sorrento, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della cappella ed annessi nel pubblico cimitero, per l'importo di L. 50,000. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva mediante garante solidale bene accetto.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale da Salerno a Cagnano, della lunghezza di chil. 2.700, per l'annuo canone di L. 15,520. Manutenzione per anni 4 dal giorno della consegna. Deposito interinale L. 1900; cauzione definitiva L. 15,520 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure l'appalto per la sessennale manutenzione della strada provinciale del Padiglione di Persano a Controne, delle lunghezza di chil. 10.274, per l'annuo canone di L. 11,526.55. Manutenzione per anni sei dalla consegna. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 6000 in denaro o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di deviazione di un tronco di strada provinciale compreso fra gli abitati di Spadafora e Venetico, della lunghezza di m. 407.10, e costruzione di un ponte sul torrente Cucuzzaro, escluse le opere in ferro, per la complessiva somma di L. 39,900. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio d'Ivrea, si terrà una asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato per la riunione dei Quartieri militari, diviso in 3 lotti: il 1.o per lavori in ferro, per L. 1955.50; il 2.o per serramenti e pavimenti, per L. 6078.30; il 3.o per lavori di muratura ecc., per lire 81,966.20. Deposito pel 1.o lotto L. 150, pel 2.o L. 410, e pel 3.o L. 5000, in valuta legale o rendita D. P.

---

Vi sono poche malattie che abbiano suscitata la creazione di tante medicine, quanto l'asma. La maggior parte di questi rimedii più o meno inattivi sono caduti in un oblio giustamente meritato.

L'azione notevole del catrame sui bronchi e sulle membrane mucose in generale ha provocato numerosi esperimenti, dai quali risulta oggi che una delle migliori cure dell'asma consiste nell'uso delle *Capsule di catrame Guyot*.

Nella maggior parte dei casi, due o tre capsule, prese al momento d'ogni pasto, danno un rapido sollievo; convien dire che, quando l'affezione è già invecchiata, si dovrà continuare la cura durante qualche tempo. Del resto, in ragione del rapido benessere che i malati provano, essi sono raramente tentati di sopprimere l'uso delle capsule di catrame prima della guarigione. Questo modo di cura si riduce ad un prezzo modicissimo, soli alcuni centesimi al giorno.

Per essere ben certi di avere le vere capsule di catrame di Guyot, si dovrà esigere, sopra ogni boccetta, la firma *Guyot* stampata in tre colori.

*DEPOSITO in Torino presso D. Mondo e nelle farmacie Taricco cav. Francesco, Masino cav. G. B., Avvienna Giovanni ed Anglesio Vincenzo, Damiani Giovanni, farmacia Centrale.* (Comunicato).

---

CESARE ROSSI, *Gerente*

---

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — **FERROVIE DELL'ALTA ITALIA** — 24ª Settimana.

**PRODOTTI** *dall'*11 *al* 17 *giugno* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3513 | 3439 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . . | 737,327.80 | 804,162.90 | » | 66,835.10 |
| Merci a grande velocità . . | 268,167.50 | 216,567.40 | 51,600.10 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 813,033.75 | 793,184.10 | 19,849,65 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,818,529.05 | 1,813,914.40 | 4,614.65 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 16,903.55 | 17,312.90 | » | 409,35 |
| Totale della settimana. . . | 1,835,432.60 | 1,831,227.30 | 4,205.30 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 17 *giugno* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . . | 16,398.673.90 | 16,389,264.05 | 9,409.85 | » |
| Merci a grande velocità . . | 4,903,828.25 | 4,639,430.95 | 264,397.30 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 19,081,758.82 | 19,425,418.59 | » | 343,659.77 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 40,384,260.97 | 40,454,113.59 | » | 69,852.62 |
| Navigazione sui laghi . . . | 353,744.50 | 368,072.89 | » | 14,328.39 |
| Totali . . . . . . . . . | 40,738,005.47 | 40,822,186.48 | » | 84,181.01 |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 24ª settimana | 515.75 | 525.92 | — 10.17 | — 1.93 |
| Prodotti totali . . . . . . | 11495.66 | 11763.34 | — 267.68 | — 2.28 |

## Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 378,044.29 | 261.44 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 461,681.70 | 319.28 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 83,637.41 | — 57.84 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 7,117,206.67 | 4,922.00 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 8,364,072.08 | 5,784.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,246,865.41 | — 862.28 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 141,316.20 | 123.21 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,087. | 148,337.23 | 136.46 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 60.— | — 7,021.03 | — 13,25 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,142,84 | 2,734,372.30 | 2,392.61 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,077.26 | 2,647,935.19 | 2,458.03 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 65.58 | + 86,437.11 | — 65.42 |

## Strade Ferrate Romane

13ª Settimana — *Dal* 26 *marzo al* 1 *aprile* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa.)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 464,335.77 | 14,611.47 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 546,788.87 | 17,321.33 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 82,453.10 | 2,709.86 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1° aprile 1878 . | 1,657 | 6,699,504.57 | 16,325.39 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 6,319,823.94 | 15,400.19 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 379,680.63 | 925.20 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di maggio* 1878

| | | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di maggio | grande velocità | 33,434.65 | 15,108.65 | — |
| | piccola velocità | 5,276.92 | 274.40 | 13,114.45 |
| | Prodotti totali | 38,711.57 | 15,383.05 | 13,115.45 |
| Prodotti del mese di aprile | grande velocità | | | |
| | piccola velocità | | | |
| | Prodotti totali | | | |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si prevengono i portatori di Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° luglio prossimo si effettuerà:

*a*) Il rimborso delle Obbligazioni della serie M estratta il 1° aprile ultimo in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

*b*) Il pagamento di L. 15 in oro importo della cedola N. 19 per gli interessi maturati il 30 giugno 1878 sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazioni.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Torino,* idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s*[*M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

*Roma,* 19 *giugno* 1878.

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° luglio prossimo si pagheranno L. 10.50 per ogni azione liberata di L. 350 a titolo interessi del 6 per 100 pel 1° semestre del corrente anno contro il ritiro della cedola N. 19.

Il bilancio dell'esercizio 1877 non avendo ancora ottenuto l'approvazione di S. E. il Ministro delle finanze, sarà fatto conoscere con ulteriore avviso l'epoca nella quale avrà luogo il pagamento del dividendo pel detto esercizio.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma,* presso la sède della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* idem idem
a *Toriuo,* idem idem
a *Genova,* presso le sedi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano,* idem idem
a *Venezia,* idem idem
a *Napoli,* idem idem
a *Palermo,* idem idem
a *Livorno,* idem idem
a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s*[*M,* presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

*Roma,* 22 *giugno* 1878.

# SOCIETÀ

DELLE

# STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 1° luglio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° settembre 1873 al 1° marzo 1877 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° giugno 1878 degli appresso Titoli, cioè:

*a)* N. 79,094 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

*b)* N. 19,998 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*c)* N. 6,826 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*d)* N. 67,303 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*e)* N. 96,147 Obbligazioni serie $D_1$ della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*f)* N. 124,990 Obbligazioni serie $D_2$ emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 1° luglio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1878 dei Titoli seguenti, cioè:

*a)* N. 17,639 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

*b)* N. 33,700 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi scadenti il 1° lugio 1878 di N. 35,682 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, col l'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 21 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

| | | Per ogni Cupone di Cartelle di | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Azioni delle Ferrovie Livornesi | Obbligazioni A, B, C, $D_1$ e $D_2$ delle Ferrovie Livornesi | Obbligazioni A, B e C della S. F. Centrale Toscana |
| Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,7412 0/0) | L. | 1.08 (*) | 1.03 | 1.72 |
| Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo) | » | 0.20 | 0.14 | 0.23 |
| In tutto | L. | 1.28 | 1.17 | 1.95 |
| così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse | » | 9.22 | 6.33 | 10.55 |

(*) La riduzione di 2/8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie

C, $D_1$ e $D_2$ della già Società delle Ferrovie *Livornesi* e

A, B e C della già Società della Ferrovia *Centrale-Toscana* o *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie

C e $D_1$ delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C della S. F. *Centrale-Toscana*

di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles*, *Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie

$D_2$ delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° I Cuponi delle Obbligazioni C $D_1$ e $D_2$ delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e par

tita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell' interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° I Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della S. F. Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell' aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 3 giugno 7877.

*Il Direttore Generale* **G. DE MARTINO**

---

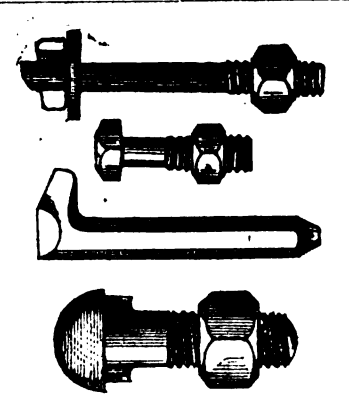
# SOCIETÀ GENERALE
# DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell'articolo 48 degli Statuti sociali ha deciso di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del 1° semestre 1878 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 23 a cominciare dal 5 luglio prossimo:

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*NB.* Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*Firenze*, 19 *giugno* 1878.

---

# SOCIETÀ ANONIMA
# *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

## AVVISO

Si prevengono i portatori dei certificati di Azioni di questa Società che a partire dal 1° luglio prossimo presso le Casse della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Firenze e Torino, e presso la Cassa di Sconto in Genova, si pagheranno L. 5 per interessi del 1° semestre del corrente anno sopra ogni Azione.

Il Consiglio d'Amministrazione si riserva di dare in seguito avviso dell' epoca in cui sarà effettuato il pagamento del dividendo pel decorso esercizio 1877 in L. 15 per ogni Azione in conformità alle deliberazioni dell'Assemblea generale degli azionisti del 30 marzo ultimo.

**La Direzione.**

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno **L. 15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

## ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

## GENOVA

**Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele**

## BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. C. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 3 Luglio 1878 N.° 27.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Inchiesta ferroviaria ed esercizio provvisorio governativo. Discussione parlamentare — Strade Ferrate Romane. Adunanza generale degli Azionisti del* 27 *giugno* 1878 — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878 (Continuazione) — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Guida degli azionisti — Prodotti settimanali delle strade ferrate — Annunzi.*

## INCHIESTA FERROVIARIA

ED ESERCIZIO PROVVISORIO GOVERNATIVO

**della rete dell'Alta Italia**

DISCUSSIONE PARLAMENTARE.

Nelle sedute del 28 giugno p. p. e seguenti, la Camera dei deputati discusse ed approvò il progetto di legge sovraindicato, in base al testo modificato dalla Commissione, di cui era relatore l'on. Nervo.

Noi riassumiamo, più esattamente che ci è possibile, questa importante discussione in riserva di dare più ampii ragguagli, ove sia d'uopo.

Aperta la discussione generale, l'on. *Zeppa* prese a parlare contro il progetto di legge. Egli ricorda le dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici alla Commissione contro l'idea che l'esercizio governativo diventi definitivo; ma dice che, malgrado quelle dichiarazioni, teme che la forza delle cose sia superiore alla volontà degli uomini.

Non si potrebbe oggi seriamente parlare contro l'esercizio governativo, giacchè col 1° luglio le ferrovie dell'Alta Italia devono necessariamente essere esercitate dal Governo.

Crede però inutile l'inchiesta, e teme anzi ch'essa possa riuscire dannosa allo scopo che l'attuale Ministero si prefigge.

L'oratore ricorda le origini di questa proposta; rammenta le precedenti discussioni e le trattative per le Convenzioni ferroviarie, notando le contraddizioni dell'on. Zanardelli, che è uscito dal Gabinetto quando erano quasi completamente concluse le Convenzioni.

Dice che un giornale della democrazia ha proposto l'inchiesta, e che un giornale autorevole della Destra ha subito capito dove avrebbe condotto quella proposta; ed ecco la bandiera dell'inchiesta, che sventola per opera di due giornali, uno della Sinistra, l'altro della Destra.

L'oratore svolge delle considerazioni per dimostrare che l'esercizio governativo stabile sarà la conseguenza della inchiesta, anche perchè alcune disposizioni del progetto sono tutt'altro che riguardanti l'esercizio precario.

Osserva che la proposta di estendere l'inchiesta all'esercizio governativo è fatta dalla maggioranza della Commissione, composta di deputati che non fanno punto mistero delle loro opinioni favorevoli all'assoluto esercizio governativo.

Non gli pare poi che nella proposizione dell'inchiesta vi sia un chiaro concetto politico.

Chiede al Ministro se non gli sembra che debba esser piccola la soddisfazione della Destra, e prevede che questo partito, coi suoi cento giornali, canterà vittoria, e intimerà al Ministero di lasciare il potere.

E avrebbe ragione, imperocchè un Ministero non può governare colle idee degli avversarii e contro quelle del partito dal quale emana.

Il progetto attuale significa sosta o revisione almeno del programma, con cui la Sinistra combattè per 16 anni.

L'oratore dice che un Ministero di Sinistra doveva presentare delle Convenzioni per l'esercizio privato. Se fossero state respinte, bisognava pensare ad altro. Ma alla Destra toccava allora tornare al potere, imperocchè essa avrebbe indovinato esser vero che in Italia non sia possibile l'esercizio privato.

L'oratore dice che l'art. 4° della legge del 1876 era un punto del programma della Sinistra, il segno di un nuovo indirizzo che volevasi dare all'amministrazione pubblica.

Dice poi che l'inchiesta ha una origine turpe!.... Dov'è la corruzione italiana contro la quale si vuole inquirere?

Furono calunnie. Dove sono le ricchezze degli ex-Ministri?

*Presidente.* Nessuno ha mai dubitato della moralità di alcuno!........

*Zeppa* dice esser necessario che il Ministero non si affidi a questa inchiesta. Il tempo destinato all'inchiesta lo dedichi a preparare l'esercizio privato delle ferrovie, secondo il programma del partito.

*Lugli* parla in favore del progetto di legge, e si meraviglia delle parole usate dall'on. Zeppa a qualificare l'origine della inchiesta. Ricorda le precedenti discussioni, e svolge delle considerazioni in risposta alle osservazioni dell'on. Zeppa, conchiudendo col dichiarare che approva l'inchiesta e l'esercizio governativo delle linee dell'Alta Italia.

*Gabelli* parla contro il progetto di legge. Ricorda d'aver sempre combattuto l'esercizio governativo; ma ora non

entrerà in alcun paragone fra i sistemi d'esercizio privato e d'esercizio governativo, essendo riservata nel progetto di legge la soluzione della questione.

L'oratore crede alle riserve contenute nel progetto stesso.

Per ora si restringerà a poche osservazioni sul progetto di legge, del quale voterà in favore, perchè col 1° luglio è una necessità il provvedere alle linee dell'Alta Italia.

Deplora che questa legge abbia due scopi distinti, e fa delle critiche ad alcuni degli articoli, specialmente alla disposizione sull'istituzione del Consiglio di amministrazione.

Si sosteneva l'esercizio governativo anche per l'economia della spesa dei Cousigli d'amministrazione, ed invece la si propone ora per l'esercizio governativo.

L'oratore crede che sia un'organizzazione impossibile quella che è proposta nel progetto di legge, e svolge delle considerazioni per dimostrarlo.

Parla delle condizioni delle ferrovie italiane, e deplora che si abbiano esagerate certe spese inutili, invece di dare un maggior carattere industriale alle ferrovie.

Eccita il Governo a fare delle economie, che le Società non hanno potuto fare.

Desidera poi larghissima l'inchiesta ed estesa ad una grande quantità di fatti, specialmente relativi alle costruzioni.

Parla delle ferrovie Calabro-Sicule e delle spese superiori alle previste ch'esse costarono.

Conchiude eccitando la Camera ed il Governo ad inspirarsi in questa, come in tutte le questioni, ai veri interessi del paese.

*Marselli* parla in favore del progetto di legge.

Ricorda le Convenzioni ferroviarie dell'on. Depretis, che la Camera non volle discutere; loda il Ministero per avere proposta l'inchiesta. Discorre degli scopi generali e del fine speciale di questa inchiesta.

L'oratore svolge delle considerazioni per dimostrare la necessità di sciogliere i problemi ferroviarii, indipendentemente dalla politica. Parla dei danni che la confusione della politica colla questione ferroviaria ha prodotto, e cita a prova l'art. 4 della legge del 1876.

L'oratore sostiene la necessità che l'inchiesta sia larghissima e che si occupi molto del problema ferroviario in rapporto agli interessi militari dello Stato. Esamina questo punto del problema ferroviario.

Dice che la Commissione d'inchiesta deve prendere in attento esame i metodi dell'esercizio e tutte le altre parti del problema ferroviario.

Parla poi dell'esercizio provvisorio governativo e della impossibilità di evitarlo, e svolge delle considerazioni sui varii metodi d'esercizio. —

Chiedendosi la chiusura della discussione generale, e non opponendovisi il Ministro, la chiusura è approvata.

— Nella seduta del 29, l'on. *Maiocchi* svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerando che il riscatto delle Ferrovie Romane, in seguito ai provvedimenti autorizzati colla legge 16 giugno 1875, non potrebbe essere ulteriormente indugiato, senza grave danno della finanza e del credito dello Stato, invita il Ministero a presentare al Parlamento nella corrente sessione la Convenzione 17 novembre 1873 e l'atto addizionale 21 novembre 1877 ».

*Depretis* svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera, ritenuto che l'inchiesta debba limitarsi alle indagini sui metodi da preferirsi per la concessione dello esercizio delle ferrovie dello Stato all' industria privata, passa alla discussione degli articoli ».

L'oratore dice d'aver l'obbligo di difendere le Convenzioni da lui presentate; ma, considerando che si vuol finire in breve la discussione, dirà soltanto poche parole.

Si disse che le Convenzioni furono cattivi contratti per lo Stato, ma accuse vere non ne vennero mosse.

Si riserva esporre le sue difese davanti la Commissione e spiegare tutti i suoi atti.

Fa queste riserve nell'interesse della verità.

L'oratore si lagna che le Convenzioni sieno state dichiarate indegne della discussione parlamentare, mentre la discussione avrebbe potuto produrre qualche modificazione utile al paese.

Parlando della inchiesta, dice che egli non poteva proporla, perchè l'art. 4 della legge del 1876 glielo impediva.

Crede che il suo ordine del giorno debba esser approvato da coloro che accettarono l'art. 4, e lo raccomanda all'approvazione della Camera.

*Morana* svolge il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo del Re presenterà al Parlamento un progetto di legge per la concessione della rete dell'Alta Italia all'industria privata, anche prima del 30 giugno 1880, se prima della suddetta data gli riuscirà di concretare un contratto d'esercizio ferroviario favorevole agli interessi dello Stato, passa alla discussione degli articoli ».

*Baccarini* (Ministro dei lavori pubblici) constata che tutti gli oratori si dichiararono favorevoli all' inchiesta, meno l'on. Zeppa, Orazio sol contro Toscana tutta.

Egli assicura che l'inchiesta riuscirà utilissina, e che non abbaglia alcuno.

L'on. Ministro avrebbe preferito che la questione delle Convenzioni non fosse stata sollevata; ma poichè l'onorevole Depretis l'ha sollevata, si crede in dovere di fare delle osservazioni contro quelle Convenzioni, nelle quali molti lati sono deboli.

Dice che il Governo doveva necessariamente proporre l'esercizio governativo delle linee dell'Alta Italia, perchè non poteva prolungare il contratto colla *Südbahn*, se non col gusto di rimettervi tre milioni all'anno.

Espone alcuni dati finanziarii sui proventi delle ferrovie dell'Alta Italia, e ripete che la proroga del contratto colla *Südbahn* non era consigliabile per nessun riguardo.

Una offerta era stata fatta al Ministero per l'esercizio di quelle linee, ma per breve tempo e senza garanzia sull'integrità del canone.

Il Ministro risponde a qualche osservazione dell'on. Gabelli circa i sistemi di esercizio, ed eccita poi la Camera ad approvare il progetto di legge.

Parlando degli ordini del giorno svolti dagli onorevoli Maiocchi, Depretis e Morana, dice che non potrebbe essere d'accordo coll'on. Maiocchi nel concetto di separare dalla inchiesta ciò che concerne le ferrovie Romane.

Dichiara non comprendere la portata dell'ordine del giorno dell'on. Morana; ma soggiunge che l'intenzione del Governo è chiarita dal progetto di legge — L'on. Depretis vorrebbe in sostanza che la Camera ribattezzasse l'art. 4 della legge 1876, ma in tal caso sarebbe inutile qualunque inchiesta. Sarebbe affatto inutile l'inchiesta, se si ammettesse *a priori* che essa non si estendesse all'esercizio governativo. Le nostre intenzioni sono chiare, e le abbiamo manifestate alla Commissione, rispondendo ai quesiti che ci ha indirizzati.

Noi però non vogliamo metter limiti all'opera della Commissione d'inchiesta; e il venire oggi a chiedere che dall'inchiesta si escluda l'esercizio governativo, è danneggiare la causa dell esercizio privato. Chi ha fede nella bontà del principio non deve temere l'inchiesta, non deve limitarla. Limitandola, si mostrerebbe di temere la luce. *Fiat, lux.*

Limitando l'inchiesta all'industria privata, bisognerebbe nominare una Commissione di soli membri favorevoli a quel principio.

L'on. Ministro dichiara di volere l'inchiesta libera, larga, senza confini.

Dice che l'on. Depretis non deve opporsi a questo progetto, perchè, certo senza sua colpa, ci ha condotti a questo punto, mescolando tutto il mescolabile in fatto di ferrovie, confondendo costruzioni, esercizio ecc. Egli ha presentato un progetto, che nulla aveva da fare coll'articolo 4 della legge 1876.

Voi avete messo, egli dice, i vostri successori nell' impossibilità di eseguire la legge del 1876.

L'on. Ministro conchiude dichiarando che nessuno dei mezzi conducenti alla verità dev' esser omesso nell' inchiesta.

*Depretis* parla brevemente per fatto personale, rispondendo a qualche osservazione dell'on. Ministro circa il canone della *Südbahn* e il prezzo del carbone. Si lamenta delle

critiche del Ministro alle sue Convenzioni, e sostiene che il suo ordine del giorno è la conferma dell' art. 4 della legge del 1876 e non contraddice allo scopo della inchiesta.

*Nervo* (relatore) si limita a pregare la Camera di approvare la legge qual'è proposta. Esprime il convincimento che l'inchiesta riuscirà utilissima.

Sono presentati altri ordini del giorno, tra cui uno degli on. Lugli, Billia, Toaldi ed altri, con cui si approvano le dichiarazioni del Ministero.

Quest'ordine del giorno è naturalmente accettato dal Ministro; e posto ai voti, è approvato quasi all'unanimità.

Si passa quindi alla discussione dell'art. 1° del progetto di legge, che è il seguente:

« Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere se ed in quale misura i sistemi di esercizio di ferrovie finora seguiti, e le condizioni, i criterii, i calcoli su cui si fondano le Convenzioni finora stipulate, rispondano all'interesse dello Stato; ed inoltre quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio medesimo all'industria privata.

« L'inchiesta sarà pubblica ».

Il Ministero propone la seguente aggiunta:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda alla risoluzione della Convenzione approvata colla legge 15 maggio 1864, n. 1781, ed al riscatto degli opificii di Pietrarsa e dei Granili in Napoli ».

*Gabelli* combatte l'aggiunta proposta dal Ministro; crede che il Governo debba presentare un progetto di legge speciale pel riscatto degli opificii di Pietrarsa e dei Granili.

Propone un ordine del giorno, con cui invitasi il Governo a presentare un progetto di legge speciale.

*Baccarini* (ministro) risponde alle osservazioni dell'onorevole Gabelli, e prega la Camera di approvare l'aggiunta, respingendo l'ordine del giorno dell'on. Gabelli.

Dice però che si riserva di fare un'aggiunta all'art. 4.

Messo ai voti l'art. 1, è approvato.

L'aggiunta suindicata è riservata all'indomani.

— Nella seduta del 30, si discusse l'aggiunta proposta dal Ministro all'articolo primo e rimasta in sospeso. L'aggiunta venne però modificata come segue:

« La Giunta esaminerà inoltre se convenga che lo Stato proceda al riscatto degli opificii di Pietrarsa e dei Granili di Napoli ».

Dopo brevi osservazioni degli on. Gabelli e Castellano, l'aggiunta è approvata.

Senza osservazioni si approvano quindi i seguenti articoli:

« *Art.* 2. La Giunta sarà composta di quindici membri, dei quali sei senatori e sei deputati nominati dalle rispettive Camere, e tre con Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« La Giunta eleggerà nel suo seno il proprio presidente.

« Essa presenterà la sua relazione al Governo del Re entro il primo semestre dell'anno 1879.

« *Art.* 3. Il Governo provvederà alle spese occorrenti per l'inchiesta, mediante prelevazioni sul fondo delle spese impreviste, inscritto al capitolo 97 del bilancio passivo del Ministero del tesoro. A quest'uopo sarà aggiunto al bilancio 1878 del Ministero dei lavori pubblici un nuovo capitolo 134 *bis*: *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate* ».

Si passa all'articolo 4:

« A datare dal 1° luglio 1878 e fino al 30 giugno 1880, sarà assunto dal Governo, per conto diretto dello Stato, l'esercizio delle strade ferrate italiane componenti la rete ora esercitata dalla Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria ».

*Mussi Giuseppe* chiede al Ministro se il Governo intenda apportare qualche mutazione nella sede dell'Ufficio centrale delle ferrovie dell'Alta Italia.

Crede che, trattandosi di esercizio provvisorio, non si farà alcuna mutazione.

*Robecchi* si associa a questa osservazione; e svolge delle considerazioni sulla condizione delle linee di altre Compagnie, esercitate ora dalla Società dell'Alta Italia, chiedendo degli schiarimenti all'onorevole Ministro.

*Baccarini* (ministro) assicura gli onorevoli Mussi e Robecchi che il Governo ha l'intendimento di non portare mutazioni nella sede centrale della Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Non ha inserito un articolo nella legge, per non legar troppo il Governo; ma dichiara essere suo intendimento di mutare il meno che sia possibile in tutto, compresa la sede della Direzione centrale dell'Alta Italia.

Dopo brevi osservazioni dell'on. Nervo (relatore), l'articolo 4 è approvato.

Il *Presidente* legge poi la seguente aggiunta all'art. 4, proposta dal Ministro:

« Il Governo è autorizzato inoltre a provvedere a che fino al 30 giugno 1880 non sia interrotto l'esercizio degli opificii di Pietrarsa e dei Granili, ed a trattare all'uopo col Banco di Napoli per le occorrenti anticipazioni di danaro ».

*Nervo* dichiara che la Commissione chiede di riferire separatamente su questa aggiunta.

*Baccarini* aderisce.

Dopo brevi parole degli on. Incagnoli, Castellano e Baccarini (ministro), si accetta la proposta della maggioranza della Commissione, e l'aggiunta è rinviata all'indomani.

Si passa all'art. 5:

« L'Amministrazione delle strade ferrate, di cui nell'articolo precedente, sarà posta sotto la dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvederà mediante un Consiglio di amministrazione, composto di un presidente e di sei consiglieri, estranei ai due rami del Parlamento, nominati per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri ».

*Cavalletto* crede necessario che l'elemento militare sia rappresentato nel Consiglio d'amministrazione. Deve esserci almeno uno fra i più idonei ufficiali superiori, e l'oratore fa delle raccomandazioni al Ministro ed alla Commissione.

Messo quindi ai voti l'art. 5, è approvato; e si passa all'art. 6:

« Una Cassa centrale, posta sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, raccoglierà gl'introiti delle Stazioni e tutti gli altri proventi dell'Amministrazione delle ferrovie predette.

« Questa Cassa, sopra mandati del Consiglio stesso, provvederà al pagamento degli stipendii del personale e di tutte le altre spese relative all'esercizio delle ferrovie medesime, prendendo a norma per l'anno corrente l'ultimo bilancio sociale.

« Per l'anno 1879 sarà allegato allo stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il bilancio delle entrate e delle spese relative all'esercizio di queste ferrovie.

« Nel bilancio di prima previsione delle entrate per lo stesso anno sarà stanziato con apposito capitolo il presunto provento netto dello stesso esercizio.

« Il Consiglio di amministrazione disporrà che, dopo assicurate le esigenze del servizio, la Cassa centrale versi nelle Tesorerie dello Stato le somme disponibili e rimetta i mandati estinti ».

È approvato senza osservazioni; e così l'art. 7, che è il seguente:

« Una Ragioneria centrale verificherà, riassumerà, e terrà in evidenza i risultati dei conti delle riscossioni e delle spese.

« Presso la predetta Ragioneria un ufficio della Corte dei conti eserciterà il riscontro degl'introiti e dei pagamenti.

« Al rendiconto generale, di cui all'articolo 65 della legge 22 aprile 1869, n. 5026, sull'amministrazione dello Stato e sulla contabilità generale, sarà unito a corredo il conto speciale di questa azienda ferroviaria ».

Il *Presidente* legge l'art. 8:

« Sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione, un Direttore provvederà all'esercizio delle ferrovie predette.

« Il Direttore, il Cassiere centrale e il Ragioniere centrale saranno nominati per Decreto Reale, sentito il Consiglio di amministrazione.

« Le nomine e le promozioni dei capi-servizio saranno fatte per decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione.

« Le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati

ed agenti saranno fatte dal Consiglio di amministrazione, sentito il Direttore.

« Per tutto il personale in servizio e pei relativi organici restano ferme le disposizioni dell'ultimo capoverso dell'articolo 27 *ter* della Convenzione approvata colla legge 29 giugno 1876, n. 3181, serie 2.a ».

*Lugli* e *Pissavini* fanno osservazioni sull'articolo, chiedendo schiarimenti sulla condizione fatta agli impiegati della Società dell'Alta Italia.

*Spaventa* dà schiarimenti, affermando che nulla è innovato nella condizione attuale di quegli impiegati, senza pregiudicarla, nè migliorarla.

Dopo brevi parole degli on. Nervo, Lugli e Depretis, l'art. 8 è approvato, con una modificazione nel penultimo comma, secondo la quale le nomine e promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti saranno fatte dal Consiglio, *sulla proposta del Direttore.*

Il *Presidente* legge poi l'art. 9:

« I contratti per gli approvvigionamenti e pei lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria saranno fatti e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'amministrazione sociale, che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal Regolamento, di cui all'art. 15.

« Il Consiglio d'amministrazione, inoltre, stipulerà e renderà esecutorii i contratti:

« *a*) pei servizii di presa e consegna a domicilio;

« *b*) pei servizii di facchinaggio nelle Stazioni ed altri consimili servizii;

« *c*) per affitti di terreni, caffè delle Stazioni od altri locali;

« *d*) per concessioni di binarii di diramazione a servizio di Stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz, e simili;

« *e*) per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui all'art. 274 delle legge 28 marzo 1865 sui lavori pubblici.

« Pei contratti relativi all'esercizio ed alla manutenzione della rete, dei quali, in virtù del Regolamento di cui all'art. 15, il Ministero riserva a sè l'approvazione, sono applicabili le norme degli art. 4 e 7 della legge sulla contabilità generale dello Stato ».

Gli on. Nervo, Negrotto, Giambastiani, Amadei, propongono i seguenti ordini del giorno:

« La Camera, considerando che i beni intesi interessi del paese richieggono che, durante l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, si provi in quali condizioni si potrebbero utilizzare in questo esercizio i combustibili fossili, di cui abbondano certe regioni del territorio nazionale, invita l'on. Ministro dei lavori pubblici a fare quei provvedimenti che a tale uopo crederà opportuni, ed a riferirne poi le risultanze comparative alla Camera, in occasione della presentazione della Relazione di cui all'art. 17 della presente legge ».

« La Camera, considerando che, durante l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, può essere di grande utilità per l'industria nazionale che, per le provviste necessarie a questo esercizio, sia data la preferenza ai prodotti dell'industria medesima, ogni qual volta le condizioni da essa offerte sieno, tutto ben ponderato, pari a quelle dell'industria estera, raccomanda al Ministero di seguire questo sistema durante l'esercizio suddetto ».

L'on. Ministro assicura i proponenti che nell'esercizio delle ferrovie il Governo terrà conto degli interessi dell'industria privata.

*Cavalletto* presenta un ordine del giorno, con cui prendesi atto di queste dichiarazioni del Ministro.

L'ordine del giorno dell'on. Cavalletto è approvato.

Dopo ciò, l'art. 9 è approvato.

Si passa al 10.°:

« Nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili, il Consiglio d'amministrazione potrà devenire, o delegare il Direttore dell'esercizio a devenire a definitivi componimenti amichevoli ».

*Lioy* fa qualche osservazione e raccomandazione sul trasporto delle merci.

*Bonacci* propone un'aggiunta a questo articolo.

Dopo osservazioni degli on. Nervo, Morpurgo e Mantellini, l'aggiunta dell'on. Bonacci è rinviata alla Commissione, che ne riferirà domani.

L'art. 10 frattanto è approvato. Si passa all'articolo 11:

« Le tariffe e la relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore pei trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di *Tariffe normali*, e non potranno essere aumentate se non per legge, salvo il disposto dell'articolo seguente.

« Una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere autorizzata se non per Decreto Reale, sentito il Consiglio dei ministri.

« Il Ministro dei lavori pubblici potrà, sentito il Consiglio d'amministrazione, addivenire a Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni ferroviarie ed autorizzare quelle modificazioni parziali delle tariffe, che saranno ritenute convenienti per conseguire lo sviluppo del traffico, unitamente all'incremento dei prodotti sulle linee dello Stato.

« Le tariffe e le relative condizioni fondamentali, ora in vigore per l'esercizio della rete dell'Alta Italia, saranno pubblicate in *extensum* sulla *Gazzetta Ufficiale* del Regno nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge ».

*Chinaglia* richiama l'attenzione del Governo e della Camera relativamente alle modificazioni proposte dalla Commissione all'art. 11, le quali riuscirebbero di gravissimo danno all'andamento delle ferrovie esercitate dalle Società private.

Imprende a dimostrare come l'azione del Governo in materia di ferrovie non debba soverchiamente piegare a scopi fiscali, e debba invece occuparsi dei veri interessi itinerarii, che hanno per base la brevità delle distanze e del tempo.

Accenna alle origini del Consorzio interprovinciale delle ferrovie venete, dimostrando i sacrificii incontrati dalle Provincie e gl'incoraggiamenti avuti dal Governo per la costruzione di quelle linee.

Dice che il Governo, quando si trattò di sostenere le legittime aspirazioni del Veneto, si fece tutore de' suoi diritti, mentre ora andrebbe a diventare il più accanito e poderoso rivale del progresso delle sue ferrovie.

Trova degne di nota le promettenti parole dell'on. Depretis, allorchè venne ad inaugurare le ferrovie del Consorzio veneto, e non può capacitarsi che esso ne sia ora diventato l'avversario.

Sostiene che con artificiali combinazioni nel transito e nelle tariffe non si soddisfano i veri interessi generali, e si creano dallo Stato degli antagonismi fatali allo sviluppo del traffico e dell'industria ferroviaria.

Esorta il Ministro a fare ragione alle legittime necessità, sia introducendo equi temperamenti, sia accedendo ad una proposta di riscatto sopra basi equitative.

*Lioy* e *Lugli* parlano nel senso dell'on. Chinaglia, ed appoggiano le di lui considerazioni.

*Depretis* combatte le considerazioni degli on. Chinaglia e Lugli, sostenendo che non si debba ora risolvere una questione in modo da pregiudicare gl'interessi generali dello Stato.

Con questo progetto di legge si rende finalmente giustizia alle Provincie venete col pareggiamento delle tariffe.

Egli crede che il transito obbligatorio sulle linee interprovinciali avrebbe gravi conseguenze per le Finanze dello Stato.

*Morpurgo* parla sull'argomento, esponendo le considerazioni che sulla questione del transito vennero fatte in seno alla Commissione.

*Baccarini* (ministro) dichiara di non ammettere le teorie dell'on. Depretis circa le questioni del servizio cumulativo.

Svolge delle considerazioni sulla quistione, e conchiude proponendo che si cancellino le parole: *sulle linee dello Stato*, del terzo comma.

*Nervo* dichiara che la Commissione aderisce alla soppressione di quelle parole.

L'art. 11 è approvato senza la parole: *sulle linee dello Stato*.

Si approvano quindi i seguenti articoli:

« *Art.* 12. Il pareggiamento delle tariffe stabilito per le

linee della Lombardia e dell'Italia centrale coll'art. 45 del Capitolato annesso alla Convenzione 30 giugno 1864 per la cessione delle strade ferrate dello Stato, approvata colla legge 14 maggio 1864, N. 2279, sarà esteso alle linee venete che fanno parte della rete riscattata dell'Alta Italia.

« È data facoltà al Governo di adottare, colle riforme di tariffe che crederà opportune, i provvedimenti necessarii per compensare in tutto od in parte le diminuzioni di proventi, che saranno per derivare dal suddetto pareggiamento.

« *Art.* 13. Gli orarii dei treni viaggiatori e misti e dei treni merci con viaggiatori, e la classificazione dei treni stessi saranno determinati dal Ministro dei lavori pubblici, sulla proposta del Consiglio di amministrazione.

« *Art.* 14. I membri del Consiglio di amministrazione percepiranno una indennità da stabilirsi per Decreto Reale.

« *Art.* 15. Con Regolamento approvato per Decreto Reale, previo il parere della Corte dei conti e del Consiglio di Stato, saranno determinate le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti, nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti.

« *Art.* 16. Dopo il 31 dicembre 1878, sarà presentata al Parlamento una Relazione particolareggiata sull'andamento dell'amministrazione delle ferrovie predette, ed un'altra dopo il 31 dicembre 1879.

« *Art.* 17. È fatta facoltà al Governo di provvedere, mediante Decreto Reale, ad aggiungere al bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1878 un allegato, che comprenda il bilancio delle entrate e delle spese pel secondo semestre di quest'anno, relative all'esercizio delle ferrovie contemplate nella presente legge ».

Sono così approvati tutti gli articoli del progetto di legge, rimanendo pendenti le due aggiunte, del Ministro e dell'on. Bonacci, sulle quali si riferirà all'indomani.

— Nella seduta del 1° corr., l'on. *Morpurgo* riferisce, in nome della Commissione, sull'aggiunta proposta dall'onorevole Bonacci, dichiarando che la Commissione ne accetta il concetto, modificandola nella forma.

Dopo qualche parola degli onorevoli Gabelli e Morpurgo, l'aggiunta dell'on. Bonacci, modificata dalla Commissione ed accettata dal Ministero, è approvata nei seguenti termini:

« Il Direttore rappresenta, rispetto ai terzi, l'Amministrazione nei giudizii e fuori, per tutto ciò che riguarda l'esercizio delle strade ferrate.

« Le contestazioni relative ai trasporti di merci e d'oggetti d'ogni natura continuano ad essere di com[illegible] [illegible]petenza dei Tribunali di commercio, per le strade fe[illegible] [illegible]rrate l'esercizio delle quali si assume dallo Stato.

« Queste contestazioni saranno [illegible] giudicate secondo le leggi civili, le leggi e gli usi [illegible] commerciali e i regolamenti pubblicati e da pubblica[illegible]e, che determinano i rapporti contrattuali per le spe[illegible]zioni. »

Quest'aggiunta farà parte dell'art. 10 — Circa l'aggiunta del Ministro, relativa agli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, l'on. *Miceli* riferisce sulle discussioni che vi furono nella Commissione, e dichiara che questa propone che il Governo sia autorizzato a procurare 500 mila lire ai detti Stabilimenti, mediante accordi col Banco di Napoli.

*Baccarini* (ministro) osserva che non trattasi di perdere 500 mila lire, perchè i lavori sono produttivi. Parla delle condizioni dello Stabilimento di Pietrarsa, e ripete che pericoli d'una perdita seria per lo Stato non ve ne sono.

La proposta della Commissione, concordata col Ministero, è così formulata:

« Il Governo del Re è autorizzato a procurare, d'accordo col Banco di Napoli, mercè le debite cautele, la somma di lire 500 mila per gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili ».

Dopo brevi osservazioni di Englen, Giambastiani e Depretis, la proposta è approvata come articolo aggiuntivo.

*Pissavini* dice essere poi necessario che la Camera proceda all'elezione dei sei deputati, che dovranno far parte della Commissione per l'inchiesta ferroviaria.

*Baccarini* (ministro) crede che la Camera potrà nominare quei Commissarii nell'ultima o penultima sua seduta.

Finalmente nella votazione a scrutinio segreto dell'intero progetto di legge, risultano:

Presenti e votanti 237 — Voti favorevoli 184 — contrari 53.

## STRADE FERRATE ROMANE

*Adunanza generale degli Azionisti del* 27 *giugno* 1878.

I signori notari, dietro invito del Presidente, data lettura degli atti di convocazione dell'Assemblea, constatano che le Azioni depositate ascendono a n. 96,602, delle quali n. 61,629 comuni, n. 7420 privilegiate, n. 5087 trentennarie, e n. 22,466 Livornesi, aventi diritto a n. 8494 voti; che le Azioni rappresentate dagli Azionisti presenti ascendono a n. 92,889, delle quali n. 60,656 comuni, n. 6358 privilegiate, n. 5531 trentennarie e n. 20,344 Livornesi, aventi diritto in tutte a n. 8191 voti rappresentanti un capitale sociale di L. 150,627,500.

Il Presidente dichiara, ai termini dello statuto, legalmente costituita l'adunanza, ed a seconda dello statuto, legge il discorso che apre l'Assemblea generale. Dopo di che, il Presidente invita i Sindaci a leggere i loro rapporti; ma sulla proposta del socio Lemmi, l'Assemblea delibera che si ometta la lettura del rapporto dei Sindaci e della relazione del Consiglio, già stampate e distribuite.

Si dà lettura della prima proposta così concepita:

« L'adunanza generale, udito il rapporto dei sindaci nominati nell'Adunanza generale del 28 giugno 1877, approva il bilancio generale della Società chiuso al 31 dicembre 1877 ».

Il socio Lemmi, ottenuta la parola, dichiara che egli non approva il bilancio, perchè da 12 anni gli Azionisti non riscuotono un centesimo.

Il Presidente risponde al socio Lemmi, che la mancanza di utili da distribuire dipende dalle condizioni della Società.

L'ing. Moschini domanda come sia impie[illegible] [illegible]gato l'avanzo resultante dai bilanci.

Il Presidente risponde come [illegible] [illegible] impiegati nelle costruzioni e [illegible] [illegible]uesti avanzi si sono [illegible] che ogni di più è im[illegible] nelle riattazioni delle linee, e [illegible]mpiegato in buoni del Tesoro.

E alla doman[illegible] [illegible]ua ulteriore del sig. Moschini, se, cioè, il Governo [illegible] permetterebbe che questi avanzi si distribuissero [illegible]punto nel pagare almeno un semestre alle Obbligazioni, il Presidente replica che, essendo il Governo acquirente delle linee, ci impone di compire i lavori necessarii e il complemento del materiale, e non consente per ora altre erogazioni.

Il socio Ferraris osserva che in buoni del Tesoro vi sono oltre 9 milioni, e un milione al Banco di Napoli; e con un lungo discorso cerca di dimostrare la necessità di pagare gli interessi agli obbligatarii, opponendosi, ove occorra, alle ingiunzioni del Governo di provvedere alle costruzioni e al materiale.

Il sig. Moschini insiste nel chiedere se la Società, obbedendo al Governo nel fare i lavori, che egli crede in parte non necessarii, si è riservati i proprii diritti per la ripetizione dello speso in caso che il riscatto delle linee non si verifichi. Il sig. Moschini inoltre combatte l'opinione espressa dall'avv. Ferraris.

Il Presidente dichiara che il Consiglio ha tenuto esatta nota di tutte quelle spese, per le quali riterrebbe che eventualmente avesse diritto ad esser rimborsato, e per le quali ha fatto di fronte al Governo le sue riserve.

Il consigliere Sacerdoti rammenta che, per la Convenzione del 1869, fu rincarata l'autorità tutelare del Governo da quel che era per la Convenzione del 1866; e di qui trae argomento per rispondere al sig. Moschini che, in virtù di queste Convenzioni, la Società non può fare spese cui il Governo non accordi il suo assenso. Rammenta che, al seguito dell'inchiesta del 1871, il Governo ingiunse alla Società di spendere la somma di 50 milioni in costruzioni, in rinnovamento di materiale fisso e in acquisto di materiale mobile; e che poi per la Convenzione di riscatto

del 1873, che è stata e che è l'unica nostra salvezza, ha il diritto di imporre al Consiglio che non faccia spese senza il consenso suo.

L'ing. Moschini, ritenuto, per conto suo, che i consiglieri nominati dal Governo abbiano la prevalenza in Consiglio e che il Governo voglia prepotere, dice essere egli nell'intenzione di proporre che l'adunanza rinunzi a nominare i suoi consiglieri.

Il Presidente risponde all'ing. Moschini come i consiglieri nominati dal Governo non sono in maggioranza, e come hanno sempre tenuto in grandissimo conto gli interessi della Società.

L'avv. Facheris propone la chiusura della discussione; prega il Moschini di non fare la proposta di rinunziare alla nomina dei suoi consiglieri; e prega infine il Presidente a dichiarare se la Società abbia tenuto i conti in modo da poter reclamare le spese che non stessero a suo carico.

Il Presidente dichiara di aver detto subito al sig. Moschini che la Società aveva tenuto nota esatta delle spese, per le quali credeva poter reclamare.

Proposta ed approvata la chiusura, il Presidente pone ai voti la prima proposta.

La proposta è approvata all'unanimità, meno il socio Lemmi. —

È letta la seconda proposizione così concepita:

« Udita la Relazione del Consiglio di amministrazione, e riconosciuta la convenienza di alienare tutti i resedi di terreno, che sono sopravvanzati alla costruzione del corpo stradale;

« L'Adunanza generale, in aumento alle facoltà concesse nelle due precedenti adunanze del 30 giugno 1873 e 28 giugno 1877, autorizza il Consiglio di amministrazione a procedere a trattativa privata, e di accordo col Governo, ai relativi atti di vendita per quei prezzi ed a quei patti che reputerà migliori, di tutti i suddetti resedi che sopravvanzarono alla costruzione del corpo stradale e suoi accessorii ».

Posta ai voti, è approvata alla unanimità.

Vien letta la terza proposizione del seguente tenore:

« L'Adunanza generale, visto l'art. 81, lettera *e*, del vigente statuto, e salva la sanzione governativa, delibera che l'art. 2 del Regolamento per la Cassa-Pensioni, pubblicato sotto la data del 1° giugno 1871 con Ordine generale numero 21, venga modificato come segue:

« *Art.* 2. Entrano a far parte per obbligo della Istituzione suddetta, dal giorno della respettiva nomina, e purchè non aventi età minore agli anni 18, nè maggiore agli anni 35 compiti, salve, in quest'ultimo caso, le disposizioni dell'art. 30, tutti gli Impiegati sociali, senza distinzione di categoria, la di cui nomina, è riserbata al Consiglio di amministrazione della Società.

« Gli altri Agenti sociali di basso servizio, provvisti di paga mensile o giornaliera, che vengono nominati dalla Direzione generale, saranno invece compresi nella Cassa di soccorso.

« Gli Agenti suddetti, allorquando ottengano la nomina dal Consiglio di amministrazione della Società, entrano, ma senza retroattività di servizio, a far parte della Cassa-Pensioni, qualunque sia la loro età; e sono dispensati dalla soprattassa di che all'art. 30, senza pregiudizio inoltre di quanto dispone il Regolamento della Cassa di soccorso in proposito al passaggio che sopra.

« Gli Impiegati addetti alle Costruzioni e ad altri Ufficii non permanenti, sono esclusi dalla istituzione della Cassa-Pensioni, salvo quelli che fossero passati provvisoriamente dopo avere appartenuto ad impieghi compresi nella Istituzione; rapporto ai quali ogni aumento di onorario dovrà essere considerato agli effetti della pensione come un soprassoldo. »

« *Articolo addizionale transitorio.* — Gl'Impiegati a nomina di Consiglio, che non appartenevano alla Cassa-Pensioni per le disposizioni contenute all'art. 2 del presente Regolamento, ora modificato, entreranno per obbligo (salva la riserva di che al penultimo paragrafo dell'art. 34) e qualunque sia la loro età, a partecipare alla Cassa-Pensioni con effetto dal 1° gennaio 1879; ed è fatta facoltà agli Impiegati suddetti di riscattare o ricuperare, in tutto od in parte, il servizio prestato alla Società anteriormente a detta epoca nel modo e nelle condizioni stabilite all'art. 34, §§ 3, 4, 5, 6 e 7.

« Il tempo utile per il riscatto prenderà data dal giorno della nomina per parte del Consiglio di amministrazione. Peraltro, la decorrenza del tempo utile per il riscatto comincia dal giorno della nomina anche per quegli Impiegati, i quali provengano da una qualunque delle varie Amministrazioni ferroviarie che si trovano oggi fuse nella Società, se la loro nomina stessa venne fatta da una Autorità, a cui i sistemi amministrativi allora vigenti conferivano le facoltà concesse oggi dallo statuto sociale al Consiglio d'amministrazione.

« La concessione di retrotrarre la decorrenza del riscatto viene estesa anche al Personale che, trovandosi in servizio il 1° gennaio 1871, entrò fin d'allora a far parte della Istituzione, senza poter riscattare completamente il servizio anteriore.

« Quegli Impiegati che, trovandosi nel caso contemplato di sopra, avessero aderito di riscattare gli arretrati, potranno in conseguenza ottenere di essere ammessi a retrotrarre anche ad epoca più remota il detto riscatto del servizio prestato, semprecchè ne facciano domanda al Comitato della Cassa-Pensioni nel termine perentorio di tre mesi, da decorrere dal 1° settembre 1878, trascorso il quale perderanno ogni diritto alla presente concessione. »

Il socio Lemmi vorrebbe che si lasciasse agli impiegati il dire cosa vogliono e cosa desiderano, ma ritiene che non debba l'Adunanza occuparsi di questa proposta.

Il consigliere Sacerdoti risponde che lo statuto per la Cassa-pensioni esiste, e che non si può dagli impiegati, ma si deve dalla Società, in forza di questo statuto, deliberare le modificazioni che si propongono nell'interesse degli impiegati.

Posta ai voti la proposta, è approvata all'unanimità.

Si legge la 4 a proposizione, formulata come in appresso:

« Qualora il concessionario della linea di Ciampino a Nemi ottenga dai Poteri competenti la facoltà di prolungare la linea stessa fino a Roma, l'Adunanza generale autorizza, ora per allora il Consiglio di amministrazione a permettere che il concessionario medesimo, o chi per esso, proceda a sue esclusive spese all'allargamento dell'argine ferroviario di proprietà sociale fra Ciampino e Roma, per potervi collocare le proprie rotaie ed esercitare in tal modo la sua linea fino a Roma, purchè egli accetti le condizioni tecniche e finanziarie, a cui il Consiglio suddetto crederà opportuno di vincolare questo permesso nel maggiore interesse della Società, previo, ben inteso, il consenso del Governo.

Posta ai voti, è approvata all'unanimità.

Si dà lettura della seguente proposta degli azionisti:

« L'Assemblea:

« Considerando che, subordinandosi la discussione parlamentare della Convenzione di riscatto delle Strade Ferrate Romane del 17 novembre 1873 ai risultati di un'inchiesta sopra il futuro esercizio della rete da riscattare, si alterano i termini e lo spirito della Convenzione stessa, nella quale si introduce una condizione nuova di ricollegamento della semplice incontestata ed incontestabile operazione del riscatto con la questione del futuro esercizio ferroviario generale;

« Delibera:

« Che il Consiglio di amministrazione faccia le opportune pratiche per stabilire col Governo un'epoca ristretta, che non si protragga al di là del corrente anno, in cui la detta Convenzione di riscatto sia presentata al Parlamento nazionale per la discussione; e che, qualora non potesse ottener ciò, convochi in adunanza generale gli Azionisti nel prossimo mese di ottobre per deliberare sui provvedimenti necessarii a tutelare l'interesse sociale. »

Il primo dei sottoscrittori di questa proposta, il signor Vimercati, svolge le ragioni che lo hanno mosso a presentarla, lamentando il lungo ritardo che si frappone a portare alla sanzione legislativa la Convenzione del 17 novembre 1873. Espone le pratiche fatte anche dagli Azionisti per sollecitare la risoluzione di questo eterno affare. Dà let-

tura di una risposta ricevuta particolarmente, a questo proposito, dal Presidente del Consiglio dei ministri, la quale collima con quella inviata alla Direzione e pubblicata nella Relazione del Consiglio.

Espone la necessità di uscire una volta da questa tristissima posizione, e come sia necessario l'affermare i nostri diritti, perchè il Parlamento prenda una buona volta in considerazione la Convenzione, la quale è stipulata indipendentemente dall'Alta Italia e dalle Meridionali.

Prega perciò il Presidente a voler dichiarare quali intenzioni abbia il Consiglio a questo riguardo, dacchè potrebbe, in forza di tali dichiarazioni, restare inutile il deliberare sulla proposta.

L'avv. Ferraris, parlando sui termini della proposta, ritiene non conveniente lo stabilire termini, e cerca di dimostrare come l'inchiesta che si vuol fare sulle strade ferrate sia diretta a studiar la questione dell'esercizio, ma non già ad esaminare la questione del riscatto delle nostre linee.

Il signor Motta dichiara, a nome del Comitato di Livorno, di associarsi non solo alla proposta, ma anche a quanto ha detto poco fa il sig. Vimercati.

Il Presidente, rispondendo al sig. Vimercati, dichiara, a nome del Consiglio, che quando il Governo, a seconda delle speranze che ne porge, non presentasse alla sanzione legislativa la Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873 prima che i lavori della Commissione d'inchiesta siano compiuti, e qualora non lo facesse neanche dopo presentato il rapporto della Commissione stessa, il Consiglio dichiara fin d'ora che, ritenendo esaurita ogni possibilità di ulteriore ritardo, senza compromettere l'interesse e la dignità dei suoi rappresentati, come ultimo atto di sua amministrazione convocherà, entro il termine di 4 mesi dalla presentazione del rapporto della Commissione, un'Assemblea straordinaria degli Azionisti perchè provvedano al loro interesse.

L'avv. Morghen, cominciando dal concordare come l'inchiesta non abbia nulla a che fare sulla questione del riscatto, e che è necessario venire una volta ad una conclusione, propone il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea,

» Preso atto delle dichiarazioni del Governo;

» Preso atto delle dichiarazioni del Consiglio;

» Ritenuto che il Consiglio farà tutti gli sforzi i più efficaci perchè il Governo porti alla discussione parlamentare la Convenzione di riscatto dei 17 novembre 1873, indipendentemente dai risultati dell'inchiesta generale sulle ferrovie;

» Ritenuto che, ove non riesca a questo scopo nel corrente anno, convocherà l'Adunanza generale degli azionisti entro il 31 marzo 1879;

» Passa all'ordine del giorno: »

L'avvocato Facheris dichiara di associarsi all'ordine del giorno, confidando che il Consiglio lo accetti e l'Assemblea lo approvi all'unanimità per dar forza al Consiglio, affinchè possa dinanzi al Governo far valere i diritti della Società. L'ordine del giorno contiene, secondo lui, una protesta reale e morale di fronte al Governo, e perciò confida che tutti lo approveranno.

Il Presidente dichiara, a nome del Consiglio, che esso non è alieno dall'accettarlo, e si conformerà in tutto e per tutto alle deliberazioni dell'Assemblea.

L'avvocato Facheris ringrazia il Consiglio, a nome del gruppo di azionisti che egli ha l'onore di rappresentare.

La proposta Vimercati è ritirata.

Posto ai voti l'ordine del giorno, è approvato all'unanimità.

Si legge la proposta del socio Lemmi, così concepita:

« Interpellanza al Consiglio di Amministrazione su quanto fu da esso Consiglio deliberato e pubblicato nel novembre 1877 riguardo alla partecipazione degli Azionisti nella nuova Società, con invito al Consiglio di dare lettura delle mie proteste fatte nel 25 e 28 novembre 1877 riguardo a questo affare. »

Vien data lettura anche delle sopraccitate proteste.

Il Presidente domanda se la proposta è appoggiata; ma non essendo appoggiata, si passa all'ordine del giorno.

L'Adunanza generale, sulla proposta Morghen, assegna come retribuzione ai signori sindaci la stessa somma assegnata nell'anno decorso.

Si procede, dopo ciò, dai signori notari all'appello nominale per la elezione dei consiglieri e dei sindaci.

Fatto lo spoglio dei voti dai notari, il Presidente proclama eletti a *consiglieri* i signori: Berardi con voti 7667, Le François con voti 5998, Tossizza con voti 5493, Vimercati con voti 5007, Bigatti con voti 4962 e Goupil con voti 4923; ed a *Sindaci* i signori: Ceccherini con voti 5989, Sciamà con voti 5121, e Cantagalli con voti 4965.

L'adunanza è dichiarata sciolta a ore 5 1/2 pomeridiane.

---

## SOCIETÀ ITALIANA
## PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878.

(*Continuazione* — V. N. 26).

### IV. — **Esercizio** (*Rete Meridionale*).

I prodotti ottenuti dall'Esercizio nell'anno 1877 sulla lunghezza di . . . . . . . . . . . Chilom. 1446.00

deduzione fatta dall'imposta erariale, salirono a . . . L. 22,108,516.19
e per chilometro a . . . . . . . . . . . L. 15,289.43
Mentre nel 1876, per eguale lunghezza, erano stati di . » 22,114,440.11
e per chilometro di . . . . . . . . . . » 15,293.53
Per cui a danno del 1877 la diminuzione sul complesso di » 5,923.92
e per chilometro di . . . . . . . . . . » 4.10

differenza troppo esigua per dire che vi sia stato apprezzabile divario fra le due annate.

Le sovvenzioni dello Stato sono ascese:
Nel 1877 a . . . . . . . . . . . L. 23,990,435.98
Nel 1876 a . . . . . . . . . . . » 23,963,465.77
Per cui restano a vantaggio del 1877 . » 26,970.21

Raccogliendo insieme prodotti e sovvenzioni, l'entrata complessiva è salita:
Nell'Esercizio del 1877 a . . . . . L. 46,098,952.17
mentre in quello del 1876 è stata di . » 46,077,905.88
Ne risulta l'aumento in favore del 1877 di » 21,046.29

esclusivamente dovuto alla cresciuta sovvenzione governativa in conseguenza dei diminuiti trasporti.

Se i prodotti ottenuti nell'esercizio si vogliono distinti nelle varie categorie, onde essi hanno origine, e contrapporre a quelli conseguiti nelle corrispondenti categorie dell'anno precedente, si riesce al quadro che segue:

| DISTINZIONE DEI PRODOTTI | 1877 | 1876 | Aumento | Diminuzione |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori e militari, compreso il trasporto della Valigia delle Indie . . . . . . . | 10,018,532.61 | 9,959,856.10 | 58,076.51 | » |
| Trasporti a G. V. . . | 2,570,073.92 | 2,621,148.24 | » | 51,074.32 |
| » a P. V. . . | 9,384,544.50 | 9,411,393.48 | » | 26,838.98 |
| Prodotti diversi . . . | 135,355.16 | 122,042.29 | 13,312.87 | » |
| | | | 71,989.38 | 77,913.30 |
| Diminuzione a danno del 1877 . . . L. 5,923.92 | | | | |

Onde risulta che, se nel 1877 si ebbe un piccolo aumento nei trasporti dei passeggieri, questo fu pareggiato da quasi altrettanta diminuzione nei trasporti di mercanzia celeri

oltre ad una qualche diminuzione nei trasporti a piccola velocità.

Se poi i prodotti si vogliono distinti per rispetto alle linee sulle quali si sono ottenuti, la loro ripartizione apparisce dal quadro segnente:

| INDICAZIONE DELLE LINEE | Lunghezza media | | Prodotto medio chilometrico | | Aum. | Diminuzione |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1877 | 1876 | 1877 | 1876 | del 1877 sul 1876 | |
| Bologna-Ancona . . . . | 204.— | 204.— | 25,220.14 | 26,245.21 | » | 1,025.07 |
| Ancona-Foggia . . . . | 322.— | 322.— | 15,715.09 | 16,145.47 | » | 430.38 |
| Foggia-Otranto . . . . | 321.— | 321.— | 10,413.19 | 10,271.32 | 141.87 | » |
| Foggia-Napoli . . . . | 198.— | 198.— | 23,288.24 | 21,408.06 | 1,880.18 | » |
| Napoli-Eboli-Castellam. | 87.— | 87.— | 26,764.33 | 27,418.37 | » | 654.04 |
| Bari-Taranto . . . . . | 115.— | 115.— | 6,247.21 | 5,776.25 | 470.96 | » |
| Pescara-Aquila . . . . | 127.— | 127.— | 3,984.99 | 4,249.87 | » | 264.88 |
| Castel Bologn.-Ravenna | 42.— | 42.— | 7,489.75 | 8,295.08 | » | 805.93 |
| Foggia-Candela . . . | 39.— | 39.— | 2,104.26 | 2,252.97 | » | 148 71 |

Come piccola è la differenza che si è avuta nel prodotto complessivo, così non grandi sono le differenze che si riscontrano nella ripartizione dei prodotti sulle varie linee. La linea Bologna-Ancona è quella che ha subito la diminuzione maggiore, ed è questa per la massima parte da attribuirsi ai trasporti a piccola velocità; ma merita d'essere ricordato, che questa linea è pur quella che nell'anno 1876 ha avuto il massimo incremento, e colla linea che le succede da Ancona a Foggia, la quale si trova pure questo anno in diminuzione, ha principalmente influito sul maggiore prodotto del 1876 a petto del 1875; e ciò a cagione specialmente dei trasporti di cereali e di vini, che, all'incontro di quanto avvenne nel 1875, furono nel 1876 meno abbondanti nelle Puglie, che non nelle provincie superiori d'Italia. Anche la linea Napoli-Eboli-Castellammare ha subito una non ispregevole diminuzione, ed è questa da attribuirsi esclusivamente ai trasporti di viaggiatori e di merci a G. V., poichè nei trasporti a P. V. si è anzi avuto qualche lieve aumento.

Relativamente notabile è la diminuzione patita dalla diramazione Castel Bolognese-Ravenna, ed è esclusivamente dovuta ai trasporti di merci, sì a grande, come a piccola velocità.

Hanno dato invece qualche aumento le linee Foggia-Napoli, Bari-Taranto e Foggia-Otranto. Sulla prima, dove si ebbe il maggiore, ne furono causa gli accresciuti trasporti dei viaggiatori e più quelli delle merci a P. V., mentre diminuirono alquanto i trasporti delle mercanzie celeri. Sulla linea Bari-Taranto l'aumento è dovuto a tutte le categorie di trasporto; e siccome esso continua dal 1874 a questa parte, è da darsene cagione alla crescente estensione della rete Calabrese. Sulla linea Foggia-Otranto l'aumento è così esiguo, che non merita tenerne conto.

Il movimento dei viaggiatori ascese nel 1877 a . 3,859,840
mentre era stato nel 1876 di . . . . . . . . 3,925,086

per cui si ebbe la diminnzione di . . . . . 65,246

ossia dell'1.66 circa per cento.

L'incasso fatto per questo titolo, posto da parte il provento della Valigia delle Indie, è salito nel 1877 a
L. 9,623,638.81 . . . e per viaggiatore a . . . . . . L. 2.49
nel 1876 era stato di
» 9,564,375.25 . . . e per viaggiatore di . . . . . » 2.44

onde aumento di
» 59,263.56 nel prodotto complessivo di . . . . » 0.05

nell'introito medio per viaggiatore; che è quanto dire: aumento del 0.62 per 0[0 sul primo, e del 2.25 per 0[0 sul secondo.

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si arriva per il 1877 ad una lunghezza complessiva di Chil. 229,810,370, con una media per viagg. di Chil. 59.54
Nel 1876 la lunghezza cumulata dei viaggi ascese a
» 226,972,309, con una media per viaggiatore di . . . . . . . . . . . » 57.83
quindi l'aumento di
» 2,838,061, è a dire dell'1.25 per 0[0 sulla lunghezza complessiva dei viaggi, e su ciascun viaggio di » 1.71

ossia del 2.96 p. 0[0.

Pertanto, sebbene nel 1877 siasi avuto un numero minore di viaggiatori, la lunghezza media dei viaggi ha compensato ad esuberanza il numero minore di essi.

Giova ora mettere a confronto i risultamenti ottenuti nei due anni per quel che è della ripartizione dei viaggiatori nelle varie classi, e questo è fatto chiaro dallo specchietto seguente:

| | Viaggiatori a prezzo intero | | | | Viaggiatori a prezzo ridotto | | | Militari od altri Viaggianti per conto dello Stato |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | 4ª Classe | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | |
| Numero dei viaggiatori 1877 . . | 82,205 | 487,456 | 1,977,422 | 307,734 | 37,477 | 215,156 | 423,057 | 326,849 |
| Numero dei viaggiatori 1876 . . | 85,549 | 490,982 | 2,011,189 | 311,690 | 37,672 | 213,890 | 434,169 | 337,544 |
| Aumento . . . . . . . . . . . . . | » | » | » | » | » | 1,266 | » | » |
| Diminuzione . . . . . . . . . . . | 3,344 | 3,526 | 33,767 | 3,956 | 195 | » | 11,112 | 10,695 |
| Prodotto per viaggiatori 1877 . | 992,659.34 | 2,296,237.15 | 3,488,508.61 | 188,454.74 | 269,519.97 | 832,478.15 | 686,419.36 | 868,492.23 |
| Prodotto per viaggiatori 1876 . | 1,049,598.66 | 2,281,855.33 | 3,508,373.13 | 190,372.11 | 248,125.02 | 791,000.16 | 663,144.28 | 831,086.89 |
| Aumento . . . . . . . . . . . . . | » | 14,381.82 | » | » | 21,394.95 | 41,477.99 | 23,275.08 | 37,405.34 |
| Diminuzione . . . . . . . . . . . | 56,939.32 | » | 19,864.52 | 1,917.37 | » | » | » | » |
| Prodotto medio per viaggiatore 1877 . . . . | 12.08 | 4.71 | 1.76 | 0.61 | 7.19 | 3.87 | 1.62 | 2.66 |
| Prodotto medio per viaggiatore 1876 . . . . | 12.27 | 4.65 | 1.74 | 0.61 | 6.59 | 3.70 | 1.53 | 2.46 |
| Aumento . . . . . . . . . . . . . | » | 0.06 | 0.02 | » | 0.60 | 0.17 | 0.09 | 0.20 |
| Diminuzione . . . . . . . . . . . | 0.19 | » | » | » | » | » | » | » |

Dal quale si desume, che la diminuzione del numero dei viaggiatori si è ripartita su tutte le classi, e segnatamente ha colpito la 3ª a prezzo intero; e che solo la 2ª classe a prezzo ridotto è stata in aumento.

Fuori della 1ª, della 3ª e della 4ª classe a prezzo intero, hanno dato aumento di prodotto la 2ª a prezzo intero e tutte le classi a prezzo ridotto.

Finalmente, se si guarda il prodotto medio dato da cia-

scun viaggiatore, si scorge che vi ha aumento per tutte le classi, ad eccezione della prima, essendo rimasto inalterato il prodotto medio dei viaggiatori di 4ª classe.

Dai quali risultamenti è fatto manifesto essere cresciuta, salvochè per la prima classe a prezzo intero, la lunghezza media dei viaggi per tutte le classi, sì a prezzo intero, come a prezzo ridotto; e cresciuto notabilmente, e soprattutto nella 1ª classe, il numero dei viaggiatori, che si giovano delle tariffe ridotte per viaggi più lunghi.

È poi da notare il decremento continuo nei viaggiatori di 4ª classe, che ha cominciato a manifestarsi, in grazia delle diminuite tariffe delle altre classi, fin dal 1870, nel quale anno si trasportarono ben 1,207,827 viaggiatori; avvenne una sosta nel 1874; nel 1877 i viaggiatori di questa classe non erano più di 307,734.

Per i trasporti dei bagagli e delle mercanzie a G. V. abbiamo avuto nel 1877 l'incasso di . . L. 2,570,073.92
laddove nel 1876 fu di . . . . . . . . » 2,621,148.24

epperò la diminuzione di . . . . . . » 51,074.32

ossia dell'1.95 0[0.

Dal quadro seguente è fatto palese a quale delle varie categorie di trasporto è da attribuirsi più specialmente la patita diminuzione.

| Indicazione delle categorie | Unità di traspor. | Quantità trasport.e nel 1877 | PRODOTTO 1877 | PRODOTTO 1876 | Aum. sul prodotto del 1876 | Dim. sul prodotto del 1876 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Bagagli . . . | Quintali | 67,272 | 271,936.47 | 271,551.74 | 384.73 | » |
| Cani . . . . . | Numero | 6,566 | 11,234.35 | 11,375.08 | » | 140.73 |
| Mercanzie e derr. alim. | Quintali | 551,320 | 1,689,622.36 | 1,703,474.51 | » | 13,852.15 |
| Bozzoli. . . . | id. | 4,042 | 15,537.96 | 16,554.82 | » | 1,016.86 |
| Valori . . . . | Lire | 119,710,939 | 114,002.39 | 105,784.54 | 8,217.85 | » |
| Veicoli e feretri . . . . | Numero | 140 | 11,143.76 | 8,512.50 | 2,631.26 | » |
| Bestiame. . . | Capi | 206,320 | 325,286.52 | 389,172.72 | » | 63,886.20 |
| Traspor. per conto Stato | Quintali | 35,650 | 131,310.11 | 114,722.23 | 16,587.78 | » |

E da questo quadro si ricava che la diminuzione è avvenuta soprattutto nei trasporti di bestiame, di mercanzie e di derrate alimentari. Hanno invece avuto aumento i trasporti per conto dello Stato, quelli del numerario ed oggetti di valore, quelli dei veicoli e feretri, e in piccola misura i trasporti di bagagli.

Passando a considerare i trasporti a P. V., troviamo che di mercanzie si trasportarono nell'anno
1877 . . . . . . . . . . . . . . . Quint. 9,540,281
mentre nel 1876 . . . . . . . . . . » 9,364,347

onde l'aumento nel 1877 di . . . . . » 175,934

che è quanto dire dell'1.88 p. 0[0.

Le somme ricavate dai trasporti a piccola velocità delle mercanzie propriamente dette, ascesero nel
1877 a L. 9,113,473.31 e per quintale a . . . L. 0,955
furono nel
1876 di » 9,153,450.69 e per quintale di . . . » 0,978

onde la diminuzione in complesso di » 39,977.38 e per ogni quintale di . » 0,023

ossia diminuzione del 0.43 per 0[0 sul prodotto totale del 2.35 p. 0[0 sul prodotto dato da ciascuna unità di peso.

Per rispetto alla distanza delle spedizioni, si ebbero: nel 1877 tonnellate-chilom. . . . . . . . . . 162,046,576
quando che nel 1876 si erano avute tonnellate-chilometri . . . . . . . . . . . . . . . 167,303,152

ne risulta la diminuzione di tonnellate-chilometri . . . . . . . . . . . . . . . 5,256,576

ossia del 3.14 per 0[0.

Abbiamo adunque avuto nel 1877 maggior quantità di mercanzie trasportate, minor distanza media di trasporto e minor prodotto medio per ciascuna unità di peso trasportata. *(Continua)*

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Nell'attuale stato precario di cose, e finchè la legge per l'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia non sia definitivamente approvata e messa in vigore, il Commissariato governativo per la sorveglianza dell'esercizio delle dette ferrovie continua a funzionare, colle stesse attribuzioni e poteri che gli erano devoluti pel passato.

---

Informazioni che ci pervengono da Roma confermano la notizia, già data da alcuni giornali, sulla scelta delle persone destinate a formare il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Esse sarebbero i signori: comm. Giuseppe Piroli, consigliere di Stato; comm. Annibale Correnti, ispettore del Genio civile e membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici; cav. Bernardino Fenolio, avvocato erariale e già Rº Commissario straordinario presso le Ferrovie dell'Alta Italia; comm. Augusto Vitali, ispettore del Genio civile e già Direttore speciale delle Strade Ferrate del Regno; e conte Ulisse Salis, Commissario governativo delle Ferrovie.

A completare il nuovo Consiglio, che deve essere composto di sette membri, ne mancherebbero ancora due, di cui pare il Ministero si riservi a fare la scelta dopo che la legge per l'esercizio governativo sarà stata definitivamente approvata. Per uno di essi però, la scelta cadrà assai probabilmente su di un consigliere della Corte dei conti.

Presidente del Consiglio d'amministrazione sarebbe indicato il comm. Piroli, il quale però sembra restio dall'accettare.

---

Ci scrivono da Roma che il Ministero dei lavori pubblici ha deciso di sopprimere il servizio del Controllo generale e della Contabilità centrale, esistente presso l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, sostituendovi l'ufficio di Ragioneria centrale, stabilito dalla legge; ed a reggere quest'ufficio venne già destinato il comm. Petitbon, ragioniere-capo presso il Ministero delle finanze.

---

Il 22 corr., nel palazzo del Trocadero in Parigi, e sotto il patronato del Governo francese, verrà tenuto un Congresso internazionale ferroviario, allo scopo di riunire, in occasione della Esposizione universale, gli uomini competenti d'ogni paese per discutere le questioni riguardanti lo sviluppo ed i miglioramenti dei mezzi di trasporto. Sono invitati a prendervi parte i Governi, le Amministrazioni ferroviarie, le Camere di commercio, le Società scientifiche ecc.

Gli argomenti principali da discutere sono:

1. Estensione, prolungamenti e raccordamenti delle diverse reti dal punto di vista delle relazioni internazionali.

2. Sistemi seguiti nei varii paesi in materia di costruzioni, di esercizio e di amministrazione delle ferrovie.

3. Basi sulle quali dovrebb'essere compilata una statistica internazionale delle strade ferrate.

4. Sulla creazione di una legislazione internazionale circa i trasporti sulle ferrovie.

Il Congresso si occuperà pure dei trasporti fluviali e marittimi, e durerà otto giorni.

---

Domenica scorsa, il treno diretto del mattino, proveniente da Modane per Torino, ebbe a soffrire un ritardo di sei ore nell'arrivo in questa città, poichè vicino a Chatillon, tra Aix e Culoz, una frana aveva impedito il passaggio del treno corrispondente da Parigi. La strada fu però subito sgombrata, per cui i treni successivi arrivarono regolarmente.

---

Col 1.o luglio venne aperto al pubblico servizio il tronco da Loèche a Brigue, della ferrovia del Sempione, di cui annunciammo la inaugurazione avvenuta il 16 del p. p. giugno.

---

Questa sera partirà da Torino per la Francia, sotto la direzione del colonnello d'artiglieria comm. Olivero, una missione scientifica militare, composta di 13 ufficiali d'artiglieria e del Genio, allo scopo di visitare e studiare in dettaglio le Officine del Creusot e quindi recarsi a Parigi, soggiornandovi un mese, per lo studio dell'Esposizione.

---

Ci scrivono da Roma che la ricostruzione del ponte sul torrente Stilo presso Monasterace, al chilom. 130 da Reggio, in una sola travata in ferro, della luce netta di 60 m., con fondazioni delle spalle a sistema pneumatico, e dell'ammontare preventivo di L. 370,000, venne aggiudicata alla Società Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona.

---

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ricevuto in questi giorni la seconda delle 10 potenti macchine con sterzo a G. V. (la prima venne mandata all'Esposizione di Parigi), ordinate alla Società anonima di costruzioni locomotive in Florissdorf presso Vienna, e destinate al servizio dei treni diretti sulla linea Genova-Pisa.

Questa macchina trovasi al presente in montatura presso le Officine di Torino; cosicchè crediamo che essa potrà prestare servizio in occasione delle prossime feste pel varamento del *Dandolo*: ciò che tornerà assai opportuno, rendendosi così possibile l'effettuazione di treni più pesanti e celeri.

---

Non ci è pervenuta la solita corrispondenza di Roma, forse a causa di disguido postale.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Vittorio-Belluno.** — Scrivono da Vittorio, 23 giugno, alla *Gazzetta di Venezia*;

Siamo informati che i nostri ardenti desiderii per l'effettuazione della strada ferrata Vittorio-Belluno sempre più vanno approssimandosi alla realtà. La Camera di commercio di Udine, con nobile divisamento da parte di quella ragguardevole Rappresentanza, spediva testè una petizione assai bene concepita al Ministero, nella quale, con giuste e chiare ragioni, si dimostrava la convenienza e l'opportunità della ferrovia Vittorio-Belluno, in confronto dell'altra Conegliano-Treviso-Feltre-Belluno. Noi abbiamo più volte parlato con tutto il fervore di questo interessante argomento, fondandoci sulla giustizia della nostra causa, e facendo vedere a chiare note come l'importante provincia di Udine rimarrebbe troppo disgiunta, e pel suo commercio e per le sue relazioni, dalla provincia bellunese, se venisse eseguita la via per Feltre. Invece, la via Conegliano-Vittorio-Belluno fu sempre calcata dai Friulani e viceversa.

Anche a Venezia venne presa in considerazione dalla Camera di commercio questa ferrovia, l'utilità della quale è di per sè stessa evidente. Ora, a coronare i nostri sforzi così perseveranti, non manca che l'adesione del Parlamento. È forse temibile che la Rappresentanza nazionale si lasci indurre ad opporre una negativa al voto di un popolo? Speriamo di no, poichè il Ministero, che ha a capo un uomo giusto ed imparziale, saprà condurre con molta abilità l'impetuosa corrente degl' interessi e delle passioni.

**Ferrovie in Sicilia.** — Alle ore 10 antimeridiane del giorno 11 corr. avrà luogo, presso la Prefettura di Caltanissetta, l'incanto per l'appalto dei lavori di completamento nel tronco ferroviario Villarosa-S. Caterina, compresi nel 2º lotto. Il prezzo è fissato in L. 48.410.

Gli aspiranti all'appalto dovranno produrre, come cauzione provvisoria, una quietanza comprovante il versamento nella Tesoreria provinciale della somma di lire 2400 in biglietti di Banca, o in buoni del Tesoro, od in rendita del Debito pubblico dello Stato. La cauzione definitiva sarà di L. 4841 in numerario o rendita pubblica italiana. I lavori dovranno incominciarsi subito fatta la consegna dei medesimi, e compiersi nel termine di mesi tre.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — In relazione alla notizia da noi data nel precedente numero, leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 29 giugno:

Gli esperti federali hanno confermato che i 40 milioni fissati dalla Conferenza di Lucerna sarebbero sufficienti per l'esecuzione della rete ridotta del Gottardo, qualora i lavori fossero ripresi immediatamente.

Com'è noto, il Consiglio federale aveva da prima l'intenzione di proporre un sussidio di circa 3 milioni solamente; e non fu che agli ultimi momenti, nella sua seduta dello scorso venerdì, che mutò d'avviso, e raddoppiò addirittura la cifra. A ciò fu condotto dal riflesso che, dopo il rifiuto di Zurigo, sarebbe vano ed illusorio il continuare a far assegnamento sulle quote dei Cantoni, poichè tutte le sovvenzioni votate sono soggette alla condizione che ogni Cantone fornirebbe il proprio contingente. Si è particolarmente insistito sul fatto, che urgeva di appigliarsi ad un partito decisivo, atteso che la soluzione complessiva non dipendeva più che dalla Svizzera. Per il che il Consiglio federale si è risoluto a proporre alle Camere di votare tutto il sussidio complementare, tranne la quota di fr. 1,500,000 messa a carico delle Compagnie ferroviarie Centrale e Nord-Est.

Il Consiglio federale propone poi che la quistione venga sottoposta al popolo.

— Un dispaccio da Berna, 26, reca:

L'Assemblea generale degli azionisti della Centrale, dietro proposta del proprio Consiglio d'amministrazione, ha votata la sovvenzione suppletoria di 750,000 franchi per il Gottardo.

— Il Consiglio federale ha risposto all'indirizzo presentato da sei Governi cantonali contro qualunque progetto di sovvenzione all'impresa del Gottardo, che, avendo già presa una decisione, non gli era più possibile di recedere, e che li rinviava al messaggio per i motivi che l'hanno guidato.

— Secondo il *Landbote* di Winterthur, la Società Single e C., la quale fece recentemente studiare la linea del Gottardo, si è dichiarata disposta ad assumersi il carico di tutta la costruzione, e ciò ad un prezzo notevolmente inferiore all'ultimo preventivo delle spese. Per contro, essa esigerebbe alcune modificazioni al piano d'esecuzione. Quanto

al termine delle costruzioni, domanderebbe quattro stagioni estive e tre inverni, a datare dal momento della firma del contratto definitivo.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha pubblicato, in data del 20 giugno p. p., il decreto che stabilisce il modo di funzionare del Consiglio d'amministrazione delle linee testè riscattate dallo Stato, in relazione al decreto emanato dal Presidente della Repubblica in data 25 maggio scorso, già da noi riferito.

Il suddetto decreto ministeriale consta di 14 articoli, divisi in due titoli: il 1° titolo tratta del funzionamento del Consiglio d'amministrazione; il 2° tratta dei rapporti di questo Consiglio coll'Amministrazione centrale dei lavori pubblici

Col 1° corr. lo Stato ha preso possesso delle suddette linee.

— Il Ministro medesimo ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie del Mezzodì ad aprire all'esercizio col 1° luglio corr. la sezione della ferrovia da Carcassonne a Quillan, compresa tra Limoux e Quillan. Questa sezione ha la lunghezza di chil. 28.985.

— Il 25 giugno, gl'ingegneri governativi procedettero al collaudo della nuova linea da Vif a Veynes, che completa la rete da Grenoble a Gap, la quale abbrevia di 30 chilometri la distanza da Grenoble a Marsiglia, ed offre uno sbocco commerciale agli abitanti delle valli della Gresse, di Trièves e dell'alto Buech.

Questa ferrovia, sul colle della Croix-Haute, passa all'altezza di 1,160 m. sopra il livello del mare, e si possono notare come vere opere d'arte: il viadotto di Crozet, al di sopra di Vif, lungo 300 m. con 27 di altezza; il tunnel di Brian, lungo 1,185 m.; il viadotto di Saint-Michel-les-Portes, alto 45 m., costrutto mediante 5 sotterranei; quello di Casseyre, alto 50 m., e quattro grandi ponti metallici sul Buech.

**Accidente ferroviario in Francia.** — I giornali di Lione ci recano alcuni particolari sul seguente fatto annunciato dal telegrafo:

Ebbe luogo uno sviamento del convoglio da Lione a Ginevra sabato sera, alle ore 11.20, tra Collonge e Chancy, in causa di una frana di ciottoli prodotta dalle forti pioggie.

La locomotiva fu spezzata e gettata attraverso il secondo binario. Per un miracolo, il macchinista ed il fuochista non ne furono schiacciati. Il macchinista riportò però una grave ferita alla testa.

Il carro di scorta della macchina fu scontorto e fatto a pezzi, e gettato sulla banchina della strada. I tre primi carrozzoni furono assai danneggiati.

Il capo-convoglio è gravemente ferito. Alcuni viaggiatori hanno riportato delle contusioni leggiere. L'urto è stato terribile per tutti i viaggiatori: le scosse hanno durato venticinque secondi.

Fermato il convoglio, tutti discesero, e due soldati partirono per cercare soccorsi e prevenire la Stazione di Chancy. Due giornalisti si recarono collo stesso fine a Collonge.

Frattanto cadeva una pioggia dirotta, che inondava la strada. I viaggiatori avevano acqua fino alle ginocchia.

Giunsero quindi altre macchine, ed i viaggiatori rientrarono nei carrozzoni. Arrivarono a Ginevra alle 2.40.

**Ferrovie austriache.** — Leggesi nel *Giornale di Udine*, del 15 giugno:

Nella seduta di ieri a sera del Consiglio municipale di Trieste, venne data lettura dello scritto della Camera di commercio di Udine, con cui s'invita il Consiglio municipale di Trieste ad incamminare dei passi, affinchè il Governo austro-ungarico, nel redigere il trattato di commercio che si sta negoziando fra l'Austria e l' Italia, si impegni a costruire sul proprio territorio il tronco ferroviario verso Cervignano, Palmanova e Udine, quando il Governo italiano facesse altrettanto sul suo territorio. Quest(atto fu rimesso al Comitato speciale già nominato per la congiunzione ferroviaria Trieste-Udine.

---

# Notizie Diverse

**Dogana centrale di Milano.** — Nella seduta del 1° corr., la Camera dei deputati ha approvato il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È autorizzata la spesa di lire 676,183, per la costruzione in Milano di una Dogana centrale, e per il raccordamento di essa colla ferrovia.

« Detta somma verrà stanziata nel bilancio passivo del Ministero delle finanze:

« Per lire 150,000, per il 1878;

« Per lire 526,183, per il 1879.

« *Art.* 2. È autorizzata la vendita dei seguenti stabili demaniali in Milano:

« *a*) Edificio e locale della Zecca;

« *b*) Dogana di Sostra Romana;

« *c*) Dogana di Sostra Viarena. »

Allo scrutinio segreto, questo progetto ottenne voti favorevoli 187, contrarii 41.

**Lavori edilizii in Roma.** — Il Consiglio comunale di Roma, nella seduta del 25 giugno, dopo aver approvata la proposta di far eseguire in marmo il gruppo dello scultore Rosa, rappresentante gli ultimi momenti dei fratelli Cairoli alla villa Glori, sui monti Parioli (ove perirono per mano di mercenarii zuavi nel 1867), colla spesa di L. 40,000, aderì alla domanda di un premio di L. 50,000, fatta dai signori Costanzi e Corti al Comune, per la costruzione di un grandioso Politeama, che sorgerà fra le vie Torino e Firenze.

Il Municipio pagherà ai signori Costanzi e Corti le lire 50,000 a lavoro finito, cioè nella primavera del 1879, epoca in cui quei signori sperano di fare la solenne apertura del nuovo teatro.

— La *Libertà* scrive:

È nell'intenzione del Municipio di Roma di sistemare, in un tempo più o meno vicino, tutto il quartiere compreso fra la piazza dell'Oca, il Tevere e il Campo Boario. Si prevede che, costruendosi il Lungo Tevere, la passeggiata così detta di Ripetta verrà prolungata fuori di Porta del Popolo. Ne consegue che una delle prime operazioni da farsi sia la rimozione del pubblico Mattatoio e del Campo Boario.

Si è scelta una parte dell'area nelle vicinanze di Testaccio, e precisamente una località compresa tra la via di S. Paolo, il cimitero degli acattolici, il Tevere e le mura della città.

Il terreno, che rimarrà disponibile una volta rimosso l'attuale Mattatoio, potrà essere venduto dal Comune con grande interesse, trattandosi di una grande superficie situata dietro la Piazza del Popolo e lungo il Tevere.

È impossibile, d'altra parte, che il pubblico Mattatoio resti sulle sponde del fiume a monte della città. Ragioni d'igiene, di pubblico decoro e di comodità ne consigliano la rimozione e la costruzione di un nuovo Mattatoio, pur sul fiume, ma a valle di Roma. Già la Sezione d'architettura comunale ha studiato un progetto per la costruzione di un nuovo Mattatoio e relativo Campo Boario.

**Palazzo della Banca Nazionale in Roma.** — La *Libertà* scrive che l'on. Ruspoli, in un colloquio avuto coll'on. Bombrini, direttore generale della Banca Nazionale, gli ha raccomandato caldamente di sollecitare la costrnzione del Palazzo, che la Banca stessa intende di erigere in via Nazionale sull'angolo della via della Consulta. Il senatore Bombrini ha risposto che avrebbe riunito il Consiglio d'amministrazione della Banca per proporgli di determinare l'epoca per principiare i lavori.

Ci auguriamo che il Consiglio stesso, persuaso della necessità della costruzione di questo palazzo e di provvedere dalla sua parte al decoro della via Nazionale, non frapporrà alcun indugio al pronto sviluppo dei lavori.

**Bonifica dei terreni Ferraresi.** — Il 14 giugno p. p. gli azionisti della Società per la bonifica dei terreni ferraresi, le quale ha sede in Torino ed a Ferrara, tennero l'ottava loro Assemblea generale.

Dalla relazione lettasi all'Assemblea risulta che sono oramai compite tutte le opere e tutti i lavori di prosciugamento. Trenta e più mila ettari di terreno, rimasti finora allo stato di assoluta improduttività, presenteranno fra breve lo spettacolo della più rigogliosa e splendida vegetazione.

Dei 21,000 e più ettari di quei terreni posseduti dalla Società (mentre gli altri spettano a terzi proprietarii, i quali, godendo i benefizii, dovranno pure partecipare alle spese di bonificazione), 13,000 ettari circa furono dalla Società affitati o conceduti in enfiteusi.

Una potente Associazione di agricoltori e capitalisti lodigiani si è appositamente costituita per assumere, come assunse, 2000 ettari di quei terreni in enfiteusi.

Persone che visitarono le località assicurano che i raccolti, anche di prima coltivazione, nulla lasciano a desiderare, e sono anzi meravigliosi.

**Costruzioni navali.** — Leggiamo nella *Gazzetta Livornese* del 30 giugno:

Il prolungamento dello scalo *Conte Verde*, sul quale verrà costruita la piro-fregata *Lepanto*, è compiuto. I sig. fratelli Orlando fecero eseguire i lavori sotto la sorveglianza di un esperto ingegnere, e non badarono a spesa perchè l'opera riuscisse solidissima e tale da fare onore al loro cantiere. Tra poco, dunque, vedremo occupati nel cantiere stesso moltissimi operai.

**Strade provinciali.** — La *Gazz. Uff.* del 25 giugno ha pubblicato il R. Decreto del 20 d.o mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la spesa di L. 495,726 per la ricostruzione di alcuni ponti in varie strade nazionali, che abbiamo già a suo tempo indicati.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### Avviso

SERVIZII INTERNAZIONALI (VIA MODANA E VIA VENTIMIGLIA

*Dichiarazioni per le Dogane* — Spirando col 30 giugno corrente il trattato di commercio concluso fra l'Italia e la Francia il 17 gennaio 1863, e dovendo essere applicate dal 1° luglio p. v. le rispettive tariffe generali doganali alle merci in provenienza od in destinazione dei due Stati, riesce indispensablle che, a cominciare dal 1° luglio p. v. le dichiarazioni per le Dogane relative, a spedizioni per oltre Modana-transito o Ventimiglia-transito, indichino espressamente il paese d'origine della merce.

Di conseguenza, le Amministrazioni ferroviarie declinano ogni responsabilità per ritardi, giacenze o difficoltà qualsiensi, dipendenti da mancanza d'indicazione del luogo d'origine sulle anzidette dichiarazioni per le Dogane.

*Milano, 28 giugno 1878.*

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Ai valori ferroviarii, nella scorsa settimana, non arrise molto il mercato, e non per loro colpa. Ogni speculazione è morta, o si riserba per l'avvenire, e i titoli ferroviarii in ispecie aspettano il responso della grande inchiesta parlamentare. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero cionnullameno abbastanza bene tra il 357 a 359 per fine luglio; le Obbligazioni relative tra il 249.50 al 250; i Boni fermi a 580 a 582 contanti.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 248.25; quelle della serie B, a 251.50.

Le Pontebbane trovarono denaro a 394, e l'Alta Italia a 267.

A Parigi, la Lombarde si trattarono a 167 e 168; le Obbligazioni a 246 e 248 — Le Vittorio Emanuele a 245 e 242 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 76; le Obbligazioni a 268.

## ESTRAZIONI

**Società anonima della strada ferrata da Mortara a Vigevano** — Per la 44ª semestrale ammortizzazione del prestito furono estratte a sorte il 24 giugno p. v. le seguenti 17 Obbligazioni (per ordine d'estrazione):
1049 2417 723 1177 537 1691 2248 1689 2580 1040
1486 583 809 1783 1148 976 1134.

A partire dal 6 del corrente mese, presso la Banca Agricola Industriale in Vigevano e presso la Banca dei signori Musso e Guillot in Torino, sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni suddette in ragione di lire 250 cadauna, mediante rimessione dei corrispondenti titoli.

A partire dal detto giorno 6, presso le Banche suddette, sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto Prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 45, il semestre interessi scadente il 1° luglio in ragione di lire 5.40, così ridotto dietro deduzione di cent. 85 per imposta di ricchezza mobile.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima per la cardatura e filatura dei cascami di seta in Jesi** — Gli azionisti sono convocati in adunanza straordinaria pel giorno 7 corrente in Bologna (via Pignattari, 1218), per deliberare sull'andamento del setificio, sui mezzi di continuarlo e sulla sede sociale in Bologna.

**Società anonima Livornese per la fabbricazione della soda** — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 9 corrente in Livorno (via della Banca, 2), per udire il rapporto dei sindaci e deliberare sul bilancio consuntivo del 1877, per udire il rapporto del Consiglio sulle attuali condizioni della Società e deliberare sopra alcune proposte relative; e per la nomina di consiglieri e sindaci per il 1878.

**Società Veneta montanistica** — Gli azionisti sono convocati in adunanza straordinaria pel giorno 12 corrente in Venezia (Casino Mercanti), per udire le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione sull'andamento dell'azienda sociale, e deliberare sopra proposte relative.

**Credito Siciliano** (*Commissione di stralcio*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 13 corrente in Torino, per udire la relazione della Commissione sulla liquidazione, per un primo riparto sulle azioni, e per provvedimenti varii.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Ferrovia d'Ivrea** — Dal 1° corrente si paga agli azionisti, presso la Cassa del Credito Mobiliare in Torino, L. 7.50 per azione, quale dividendo del primo semestre 1878.

**Banca Industriale Subalpina** — Dal 1° corr., presso la sede della Banca in Torino (piazza Castello, 25) e presso l'Agenzia in Firenze (via Ricasoli, 18), si paga il dividendo 1877 in L. 7.25 per azione.

**Banca di Pinerolo** — Dal 1° corrente, presso la sede della Banca in Pinerolo e presso la Banca Industriale Subalpina in Torino, si pagano agli azionisti L. 5 per azione, cioè L. 3 per interessi 6 0\[0 del primo semestre 1878 e L. 2 per dividendo 1877.

**Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche** — Dal 1° corrente, presso la Banca Napoletana in Napoli, si pagheranno agli azionisti L. 43.75 per ciascuna Azione, cioè L. 37.50 a saldo dividendo pel 1877 e lire 6.25 per interessi primo semestre a. c.

**Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza** — Dal 1° corrente, presso le solite Banche di Venezia, Padova, Vicenza e Treviso, si pagherà la cedola seme-

strale dei titoli del Prestito di questo Consorzio interprovinciale, scadente in detto giorno.

**Compagnia Napoletana per illuminare e riscaldare col gas** — Dal 1° corrente si pagherà, in ragione di L. 15, il 30° cupone delle Obbligazioni, scadibile in detto giorno; i pagamenti relativi si faranno a Parigi (piazza Vendôme, 12), nonchè a Napoli, Lione e Ginevra, presso le solite Banche.

**Banca generale** — Dal 1° corrente si pagherà agli azionisti la rata semetrale dell'annuo interesse 5 0[0 su ciascuna azione, presso le Banche e Ditte autorizzate.

**Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche** — Dal 1° corrente, presso la sede sociale in Padova (via Eremitani, 3306), si pagano agli azionisti L. 5.25 per interesse 6 0[0 del primo semestre 1878, e L. 7 per dividendo 1877, e quindi L. 12.25 per ogni azione liberata dal VII decimo.

**Società anonima per la Ferrovia Mantova-Cremona** — Dal 1° corrente si pagheranno L. 17.50 per le Azioni, cioè L. 12.50 interesse 5 0[0 e L. 5 dividendo 1877; L. 15 per le Obbligazioni serie *A* e L. 12.50 per le Obbligazioni serie *B*. I pagamenti relativi si fanno in Milano presso la sede sociale (via Silvio Pellico, 12), in Mantova ed in Cremona presso le solite Banche.

**Lanificio Rossi** — Dal 1° corrente si paga agli azionisti il primo semestre interessi 1878 in L. 30 per azione, presso la sede sociale in Milano (via Mercato, 9), presso la filiale in Padova, e presso le solite Banche in Venezia e Schio.

**Banca Veneta di depositi e conti correnti** — Dal 1° luglio si pagano agli azionisti L. 3,4375 per azione, quale primo acconto di dividendo 1878, presso la sede sociale in Venezia.

**Società di colonizzazione per la Sardegna** — Dal 2 corrente, la Commissione di stralcio paga il secondo e definitivo riparto sulle azioni sociali, in ragione del 3 0[0 sulla somma versata; i pagamenti relativi si fanno in Genova, sede sociale (piazza S. Siro, 2).

**Banca Romana** — Dal 4 corrente, si paga presso la Banca in Roma, in L. 25 per azione, il primo acconto del dividendo 1878.

**Banca di Torino** — Dal 4 corrente, presso la sede della Banca ed a Milano presso i signori Vogel e C., si pagheranno gl'interessi del 5 0[0 per l'anno 1878 in L. 12.50 per azione.

## Avvisi d'Asta

L'8 corrente, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Brindisi di Montagna, della lunghezza di m. 6618.62, per la presunta somma di L. 101,000. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria da Sciacca a Caltanissetta, primo tronco, dalla contrada Pioppo alla contrada Santa Maria, della lunghezza di m. 8215.09, per l'importo di L. 103,603.16. Deposito provvisorio L. 2500; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto quinquennale dell'escavazione del Porto d'Anzio e per la manutenzione e custodia del materiale a vela, per la somma complessiva di L. 60,931.30. Deposito interinale L. 1500 in biglietti Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del terzo tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, compreso fra Cotrone e la sponda destra del fiume Soleo presso Petilia Policastro, della lunghezza di m. 12,423.22, per la presunta somma di L. 415,980.49. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 9000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte del porto d'Ancona, per la presunta complessiva somma di L. 225,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1883. Deposito interinale L. 2250 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.



CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

*Esercizio 1878* — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 25ª Settimana.

**PRODOTTI** *dal* 18 *al* 24 *giugno* 1878.

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Chilometri in esercizio. . . | 3526 | 3449 | 77 | » |
| Media. . . . . . . . . | 3514 | 3440 | » | » |
| Viaggiatori . . . . . . | 752,679.25 | 770,173.60 | » | 17,494.35 |
| Merci a grande velocità . . | 274,586.65 | 214,925.10 | 59,661.55 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 799,378.85 | 746,401.20 | 52,977,65 | » |
| Totale dei prodotti ferroviari | 1,826,644.75 | 1,731,499.90 | 95,144.85 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 17,033.10 | 17,571.30 | » | 538,20 |
| Totale della settimana. . . | 1,843,677.85 | 1,749,071.20 | 94,606.65 | » |

**PRODOTTI** *dal* 1° *gennaio al* 24 *giugno* 1878

| | 1878 | 1877 | AUMENTO | DIMINUZIONE |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori. . . . . . . | 17,151,353.15 | 17,159,437.65 | » | 8,084.50 |
| Merci a grande velocità . . | 5,178,414.90 | 4,854,356.05 | 324,058.85 | » |
| Merci a piccola velocità . . | 19,881,137.67 | 20,171,819.79 | » | 290,682.12 |
| Totale dei prodotti ferroviari | 42,210,905.72 | 42,185,613.49 | 25,292.23 | » |
| Navigazione sui laghi . . . | 370,777.60 | 385,644.19 | » | 14,866.59 |
| Totali . . . . . . . . . | 42,581,683.32 | 42,571,257.68 | 10,425.64 | » |

**PRODOTTI** *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

| | 1878 | 1877 | DIFFERENZA in confronto col 1877 | PER CENTO |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti della 25ª settimana | 518.05 | 502.03 | + 16.02 | + 3.19 |
| Prodotti totali . . . . . . | 12012.21 | 12263.26 | — 251.05 | — 2.05 |

## Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 450,682.31 | 311.68 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 505,477.29 | 349.57 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 54,794.98 | — 37.89 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 7,567,888.98 | 5,233.67 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 8,869,549.37 | 6,133.85 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,301,660.39 | — 900.18 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 145,769.20 | 127.09 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,087. | 141,547.75 | 130.22 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 60.— | — 4,221.45 | — 3.13 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,143,04 | 2,880,141.50 | 2,519.73 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,077.72 | 2,789,482.94 | 2,588.32 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 65.32 | + 90,658.56 | — 68.59 |

## Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal* 2 *all'*8 *aprile* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 482,320.47 | 15,177.74 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 550,050.80 | 18,710.29 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 67,730.33 | 3,532.55 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 aprile 1878 . | 1,657 | 7,181,825.04 | 16,240.78 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 6,869,874.74 | 15,544.79 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 311,950.30 | 695.99 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio | | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 5653 | 6,751.23 | 17571 | 27,048.97 | 33,800.20 |
| Bagagli e cani. | 117 | 90.01 | 374 | 374.67 | 464.68 |
| Merci a G.V. .. | 897 | 589.31 | 1863 | 3,053.92 | 3,643.23 |
| Merci a P.V. .. | 796 | 5,429.17 | 1464 | 6,140.28 | 11,569.45 |
| Introiti diversi. | » | 334.58 | » | 289.52 | 624.10 |
| Totale L. | 7463 | 13,194.30 | 21272 | 36,907.36 | 50,101.66 |

## ANNUNZI

# AVVISO

Si reca a conoscenza dei Signori possessori di Obbligazioni 3 0[0 emesse dalla Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, che i tagliandi delle dette Obbligazioni maturantisi col 1º Luglio prossimo, sono sin d'ora pagabili per anticipazione a tutto il 30 Giugno corrente presso le solite Stazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, normalmente autorizzate, la Cassa Centrale in Milano, la Banca di Torino in Torino e la Banca Good Padoa e C. di Roma.

A partire poi dal 1º Luglio prossimo, il pagamento dei tagliandi di cui trattasi, verrà esclusivamente disimpegnato, fino a nuovo avviso, dalla Cassa Centrale in Milano, dalla Banca di Torino e dalla Banca Good Padoa e C. di Roma.

Milano, li 26 Giugno 1878.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 10 Luglio 1878 N.° 28.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Inchiesta ferroviaria ed esercizio provvisorio governativo. Discussione parlamentare — Nuove costruzioni ferroviarie. Relazione ministeriale* (Fine) — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d' amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878 — *Ferrovia del Gottardo. Memoria del Consiglio d' amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## INCHIESTA FERROVIARIA

### ED ESERCIZIO PROVVISORIO GOVERNATIVO

### della rete dell'Alta Italia

DISCUSSIONE PARLAMENTARE

Anche il Senato, nella tornata del 7 corr., discusse ed approvò il suddetto progetto di legge; e noi rendiamo conto ai nostri lettori della breve discussione seguita sul testo modificato della Camera dei deputati, e che abbiamo già riferito nel precedente numero:

Aperta la discussione generale, *Pantaleoni* dice temere che l'inchiesta non possa essere bastantemente dalla legge garantita, per poter essere colla maggior libertà condotta a compimento.

*Torelli* vorrebbe che il combustibile, che si adopera per l'esercizio delle ferrovie, fosse nazionale, quando si possa averlo, in confronto di quello estero, a pari condizioni. Egli propone il seguente ordine del giorno:

« Il Senato invita il Ministero a preferire il combustibile nazionale, a condizioni pari, al combustibile estero, e passa alla discussione degli articoli ».

*Tabarrini* lamenta il cattivo stato in cui si trovano alcune linee ferroviarie; e prega il Governo di far sì che siano rimesse in buono stato le linee che imprende ad esercitare.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) risponde all'on. Pantaleoni essere intendimento del Governo di non portare alcun limite all'inchiesta, chè anzi desidera ch' essa possa liberamente ed ampiamente esercitare il suo mandato. Gli articoli del progetto sono, a questo riguardo, abbastanza chiari.

Il Ministro dichiara poi di accettare di buon grado l'ordine del giorno dell'on. Torelli, non nel senso di un precetto assoluto, ma di una raccomandazione. Egli promette di far fare degli esperimenti per vedere sino a qual punto si possa impiegare il combustibile nazionale nelle nostre ferrovie.

All'on. Tabarrini infine dice che l'articolo 7° del progetto di legge provvede a tutte le spese che saranno riconosciute necessarie, alle quali pure sarà provveduto d'anno in anno nei bilanci che verranno presentati. —

Dopo ciò, l'ordine del giorno Torelli, accettato dal Ministro, è approvato.

La discussione generale è chiusa, e si passa agli articoli. Gli articoli dal 1 all'11 sono approvati senza discussione.

Passando all'art. 12, l'on. *Gadda* fa alcune raccomandazioni al Ministro circa le linee d'ordine secondario.

*Baccarini* (ministro) risponde che terrà conto delle raccomandazioni dell'on. Gadda, promettendo di provvedere secondo i desiderii da lui espressi, e principalmente di quello che si riferisce al discentramento dei servizii dal Potere centrale, nel senso che gli siano tolte tutte quelle minuzie tecniche e burocratiche, che inceppano l'andamento degli affari, e siano affidate agli Ufficii locali.

Gli articoli dal 12 al 19 sono poi approvati senza discussione.

L'on. *Zini* chiede soltanto qualche spiegazione sull'art. 5, relativo agli accordi col Banco di Napoli per un'anticipazione di L. 500,000 per assicurare temporariamente il lavoro negli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili.

*Brioschi* (relatore) e *Baccarini* (ministro) danno qualche spiegazione all'on. Zini. — Dopo di che, allo scrutinio segreto il progetto di legge è approvato con voti fav. 64, cont. 8.

---

Nella seduta del 6 corr., la Camera ha eletto i sei deputati che faranno parte della Commissione d'inchiesta.

Sono stati nominati a primo scrutinio gli on. Genala, Ranco, La Porta, Lacava, ed a votazione di ballottaggio gli on. Ferracciù e Monzani.

Il Senato ha prorogato le sue sedute, senza devenire alla nomina dei sei senatori, che devono far parte della detta Commissione.

## NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

RELAZIONE MINISTERIALE

(*Continuazione e fine* — V. N. 26).

*Oneri derivanti allo Stato per le costruzioni ferroviarie.* — Quali sono gli oneri che verranno allo Stato da queste nuove costruzioni e concessioni di ferrovie, in aggiunta a quelli attuali per impegni in corso? A questa domanda rispondono gli allegati III, V e VI, uniti al presente progetto di legge. Dall'esame di essi si rileva che, in cifre tonde, le ferrovie da costruirsi direttamente dallo Stato, importerebbero una spesa di 528 milioni, di cui 54 milioni stando a carico delle Provincie e dei Comuni, l'onere effettivo dello Stato si riduce a lire 474 milioni. Su questa somma lire 114,400,000 dovranno erogarsi per le costruzioni interamente a carico dello Stato; 258 milioni per quelle di cui sostiene i nove decimi della spesa; e 102 milioni circa per quelle linee di cui gli otto decimi della spesa rimangono a suo carico. Per queste ferrovie, che sono quelle enumerate negli articoli 2, 3 e 5 del presente progetto di legge, si hanno dei prògetti, se non definitivi e di esecuzione, almeno abbastanza circostanziati ed attendibili per poterne desumere il costo approssimativo; e d'altronde, ogniqualvolta vi era qualche dubbiezza sull'importo della spesa, abbiamo aumentato le previsioni; onde la cifra complessiva di 528 milioni per questi 1632 chilometri di ferrovia, che ragguaglia a più di 320 mila lire il chilometro, senza tener conto del materiale mobile e degli interessi del capitale durante la costruzione, può ritenersi nel suo complesso abbastanza prossima al vero.

Quanto al concorso dello Stato per le ferrovie indicate nell'articolo 10, esso può valutarsi a 141 milioni, e per le altre ferrovie secondarie di cui all'articolo 12, limitandone la concessione durante il decennio ad uno sviluppo di 700 chilometri, e supponendo che il loro costo sia in media di lire 120 mila al chilometro, si può ritenere che i relativi sussidii del Governo importeranno in complesso una spesa di lire 36,400,000. Aggiungendo alle suddette somme 50 milioni per impegni presi e per il maggior sussidio alla ferrovia del San Gottardo, ed altri 49 milioni circa per acquisto di materiale mobile, si ha un dispendio totale di 750 milioni, che, ripartiti in quindici esercizii a decorrere dal 1879, importano una spesa annua di 50 milioni di lire.

E qui conviene osservare che queste previsioni sono fondate sulla ipotesi che nel corso del decennio siano concessi più di 2000 chilometri delle ferrovie comprese nella 4ª e 5ª categoria, e che nessuna linea venga costruita a sezione ridotta. Se la concessione di talune di quelle linee venisse ritardata oltre quel termine, e se alcune di esse, come è verosimile e desiderabile, verranno costruite a binario ristretto, gli oneri per lo Stato ne saranno diminuiti, e quindi potrannosi applicare i fondi disponibili a quelle partite di spesa, per le quali gli assegnati stanziamenti risultassero insufficienti. Sicchè, per questi motivi, e per gli altri più sopra accennati, la previsione complessiva di 750 milioni può giudicarsi adeguata allo scopo che si vuole conseguire.

La suddetta somma però non si può ripartire anno per anno fra le varie categorie di spese in proporzione del loro importo. Gli impegni già presi devono essere soddisfatti entro pochi anni. La ferrovia da Novara al confine svizzero deve essere ultimata contemporaneamente alla linea del San Gottardo: quella centrale di Sicilia e l'altra delle Caldare devono essere costruite il più presto possibile, per dare il suo normale compimento alla rete principale delle ferrovie dell'isola; e finalmente la ferrovia da Roma alla linea Solmona-Aquila, per la sua speciale importanza nell'interesse della Capitale del regno, è desiderabile che venga compiuta entro il tempo necessario per l'apertura delle grandi gallerie che vi sono comprese; e perciò all'articolo 26 sono specificatamente determinati gli stanziamenti da farsi negli annui bilanci dei lavori pubblici per soddisfare impegni già presi e per costruire le ferrovie indicate nell'articolo 2.

Quanto alle altre linee da costruirsi dallo Stato in forza dell'articolo 6, l'iniziamento dei relativi lavori di costruzione è subordinato alla condizione che le Provincie ed i Comuni interessati si siano regolarmente impegnati al pagamento delle loro quote di contributo. E per le ferrovie della quarta e quinta categoria, lo Stato non avrà luogo di pagare il suo concorso, nelle proporzioni e nei modi stabiliti dalla presente legge, se non quando ne sia stata domandata ed ottenuta la concessione, e le opere di costruzione si trovino regolarmente avviate. Perciò non è possibile determinare fin d'ora quali stanziamenti saranno annualmente per quelle ferrovie necessarii. Tuttavia, perchè a queste ultime quattro categorie siano rispettivamente assegnati i fondi disponibili in equa misura ed in proporzione delle relative spese di costruzione, nello stesso articolo 26 è dichiarato che, dei fondi che avanzeranno dopo gli stabiliti stanziamenti per spese dipendenti da leggi precedenti e per le ferrovie di cui all'articolo 2, i sei decimi circa saranno assegnati alle altre ferrovie da costruirsi dallo Stato (seconda e terza categoria) e i 3 decimi alle ferrovie secondarie (quarta e quinta categoria), di cui si concede la costruzione agli interessati, rimanendo poco meno di un decimo riservato alla provvista del materiale mobile.

Secondo questi criterii, e per dimostrare come, nel corso del quindicennio, si ripartirebbero le spese da sostenersi dallo Stato per le ferrovie delle singole categorie, è stato compilato il prospetto (allegato V), dal quale si scorge che fino dal prossimo anno si potrebbero, non solo intraprendere le opere di costruzione da eseguirsi dallo Stato per le ferrovie della seconda e terza categoria, ma sussidiare altresì con una somma di lire 4,500,000 le ferrovie delle ultime due categorie, che venissero concesse. E negli anni successivi, le somme disponibili per le quattro ultime categorie vanno progressivamente aumentando fino al 1888, in cui esse raggiungono il loro massimo, venendo in quell'anno a cessare gli stanziamenti per impegni precedenti e per le linee interamente a carico dello Stato.

Siccome però potrà accadere che in un anno non si possano spendere per una di queste categorie le somme che, secondo le indicate proporzioni, sarebbero loro assegnate, così è lasciata facoltà al Governo di attribuire le somme, che non fossero in quell'anno erogate per una determinata categoria di vie ferrate, ad un'altra categoria, per la quale invece gli stanziamenti risultassero insufficienti, salvo poi a reintegrare negli anni successivi i fondi così momentaneamente distolti dalla loro normale destinazione. Con questo sistema ci sembra che sarà raggiunto il duplice scopo: di utilizzare completamente, per quanto le condizioni dei lavori lo consentiranno, l'annuo stanziamento di 50 milioni di lire, e di far progredire simultaneamente ed equamente la costruzione delle strade ferrate delle ultime quattro categorie.

*Mezzi finanziarii con cui far fronte alle spese per le strade ferrate.* — Ora veniamo a discorrere dei mezzi, che il Governo si propone di adottare per conseguire gradualmente il capitale necessario a queste costruzioni, che sono destinate a promuovere l'attività economica e con essa la prosperità del nostro paese.

Noi vi proponiamo con l'articolo 27 di dare facoltà al Governo di emettere degli speciali titoli fruttiferi 5 per cento, ammortizzabili in 75 anni, mediante i quali si faccia entrare nelle Casse dello Stato la somma effettiva di lire 750,000,000, che vedemmo necessaria al compimento delle progettate ferrovie.

Questo capitale di lire 750,000,000 dovrà essere realizzabile soltanto nel corso di 15 anni, poichè tanti ne occorrono per condurre a termine le costruzioni ferroviarie di cui fin qui vi abbiamo parlato.

Occorre anzitutto dimostrare:

1° Su quali risorse possa calcolare il Governo per soddisfare agli interessi e all'ammortamento di questi titoli ferroviarii, non solo senza riaprire la triste êra dei disavanzi del nostro bilancio, ma eziandio senza aggravarlo soverchiamente;

2° Quale influenza possa recare sui valori dello Stato, e

quindi sul credito pubblico dell'Italia, questa speciale emissione;

3° Quali vantaggi essa presenti in confronto di una emissione di rendita perpetua iscritta nel Gran Libro, e quali vantaggi economici per la nazione possano ripromettersi da questa operazione.

Il prestito redimibile, che noi proponiamo, deve essere, come già abbiamo accennato, ripartito in 15 anni, a 50 milioni circa per anno.

Durante tutto il periodo di emissione, e fino alla totale estinzione del debito, che dev'essere compiuta in 75 anni, si provvede largamente al nuovo onere col risparmio che presenta la progressiva estinzione annuale degli altri debiti redimibili attualmente in corso.

Dalla unita tabella dimostrativa (allegato X), relativa alla estinzione dei nostri prestiti redimibili, apparisce come nel prossimo venturo anno 1879 essi diminuiscono di oltre 4 milioni in confronto dell'anno corrente, di 8 milioni e più nel 1880, di 4,800,000 nel 1881, di oltre 31,000,000 nel 1882, di oltre 33,000,000 nel 1883, di oltre 56,000,000 nel 1884; e così di seguito, per raggiungere oltre i 74 milioni di diminuzione nel 1893, meno che pel solo anno 1889, in cui diminuiscono di soli 24 milioni, e per quell'unico anno, l'undicesimo della emissione, la differenza passiva della iscrizione in bilancio sarebbe di soli 9 milioni, ascendendo a 33 milioni la relativa iscrizione per interessi ed ammortamento delle Obbligazioni in discorso.

Al quindicesimo anno, compiuta l'emissione di tutti i 750 milioni, la cifra occorrente agli interessi delle Obbligazioni ed al loro rimborso, che già incomincia gradualmente per sorteggio fin dal primo anno, non potrà eccedere i 45 milioni, all'incirca, rimanendo ferma tale somma per tutti gli altri 60 anni; mentre, per contro, col sedicesimo anno vediamo scomparire dal nostro bilancio l'importo di oltre 76 milioni di debiti redimibili, fra interessi, premii ed estinzioni, e progredire tale diminuzione di anno in anno, per modo che, dopo i primi 10 anni dalla cessata emissione delle Obbligazioni (nel 1904), spariscono dal bilancio passivo più di 93 milioni, in confronto dei 45 occorrenti per l'operazione che proponiamo; dopo 30 anni (nel 1924) la riduzione supera i 99 milioni; dopo 40 (nel 1935) essa è di oltre 100 milioni; e pel 60° anno, ultimo per l'estinzione (nel 1953), il bilancio si alleggerisce di oltre 103 milioni.

A questa diminuzione progressiva va contrapposto il carico fisso, come accennammo, di circa 45 milioni all'anno, a partire dal 1893, ultimo anno della emissione annuale di 50 milioni di Obbligazioni, sino alla totale loro estinzione.

Come si scorge da queste indicazioni riassuntive, e meglio ancora dalla tabella dianzi citata, il servizio di questi speciali titoli ferroviarii non importà alcun aumento di carichi sul bilancio dello Stato, nel quale anzi rimarrà un largo margine, per la differenza fra gli oneri antichi che vanno progressivamente diminuendo, e l'importo del nuovo onere.

Nei primi tre anni (1879-80-81), nei quali la disponibilità, per l'estinzione degli attuali debiti redimibili, è lieve, il servizio dei nuovi titoli non esigerà che, all'incirca, tre, sei e nove milioni; nel 1882 ai 12 milioni, o poco più, che occorreranno, si contrappongono, come abbiamo detto, oltre 31 milioni di estinzioni degli attuali debiti redimibili.

Rimane provato così che le passività per gli antichi debiti redimibili, nei nostri futuri bilanci, non verranno da questo nuovo aumentate.

Senonchè altra importante considerazione si affaccia tosto al pensiero.

Oltre alle risorse provenienti dalla cessazione di altri oneri, altre ne procurano le nuove costruzioni ferroviarie, sia coi prodotti dell'esercizio delle nuove linee, sia coll'aumento di quelli dell'antica rete, sia coll'incremento dei proventi dipendenti dalle tasse speciali sui trasporti ferroviarii, e finalmente col maggiore reddito delle altre imposte dirette e indirette, che è conseguenza necessaria degli agevolati scambii, dei più frequenti e più vantaggiosi commerci, e della più attiva produzione.

Se vi è da temere che alcune delle nuove linee nei primi anni non diano prodotti che coprano le spese di esercizio, nel loro complesso però si può ragionevolmente presumere che esse procureranno un certo utile, che andrà in gran parte a benefizio dello Stato; ma, quand'anche da ciò vogliasi fare astrazione, e si voglia supporre che tali nuove linee complementari non riescano affatto rimuneratrici del capitale impiegato nella loro costruzione, non vi è dubbio però che esse procureranno un aumento nei proventi della rete attuale, del quale profitterà lo Stato, ed a cui si aggiungerà quello dipendente dallo sviluppo naturale del traffico.

Valutando questo aumento, per le due cause insieme, al netto delle spese di esercizio, soltanto al 2 per cento all'anno, dopo 10 anni l'utile delle ferrovie attuali si troverebbe aumentato di circa 36,000,000. E quand'anche, per una estrema e sfavorevole ipotesi, si volesse ritenere che questo risultato si ottenesse soltanto al termine del quindicennio, anche in tal caso, questo solo aumento di prodotti della rete attuale basterebbe per far fronte alla maggior parte della spesa dipendente dalle nuove costruzioni ferroviarie.

Giova per ultimo ricordare come un prestito di questa natura, contratto senza riaprire il Gran Libro del Debito publico, non soltanto non può minacciare l'assetto del bilanclo, ma deve anzi di necessità prometterne più larghi i cespiti su cui si basa l'entrata. Imperocchè la viabilità resa più sicura e più agevole, gli scambii facilitati, i commerci e interni e di transito fatti più frequenti e meno costosi, sono tutti elementi di maggior produzione, quindi di maggiore agiatezza pei cittadini, e, per logica conseguenza, argomento di certezza per un maggiore reddito delle imposte.

Abbiamo notato che un secondo punto da esaminarsi era la influenza che questa speciale emissione di Obbligazioni ferroviarie potesse esercitare sui valori dello Stato e quindi sul credito pubblico.

Incominciamo dal notare, con vera compiacenza pel nostro paese, che l'annunzio di una operazione finanziaria di 750 milioni mediante emissione di Obbligazioni non ha per nulla scosso i valori delle nostre Borse, nè colpito il mercato nel mondo finanziario. La scala ascendente del valore dei nostri titoli pubblici non si è punto interrotta, dopo il ripreso miglioramento per le ravvivate speranze di pace. Gli uomini esperti della buona finanza sanno, meglio che altri, valutare tutta la importanza di operazioni fatte con prudenza, allo scopo di accrescere i commerci e le produzioni industriali ed agricole, che sono i precipui fattori del credito di uno Stato.

Imperocchè la cifra di 750 milioni non ispaventa gli uomini più avveduti, quando riflettono che, in luogo di gravare d'improvviso il bilancio con poco meno di 50 milioni inscritti fin dal primo anno nel Gran Libro a perpetuità, qui trattasi di una graduale emissione, condotta con cautele e per uno scopo altamente fruttifero, senza eccessivo carico del bilancio, durante la formazione dell'intero capitale occorrente.

E tanto meno può destare timori una spesa annua di 50 milioni per costruzioni ferroviarie, quando si consideri che l'Italia, dalla formazione del regno in poi, ha sempre impiegato a tale scopo una somma assai maggiore, se si accumulino colle spese direttamente sostenute dallo Stato le somme corrisposte alle Società di costruzione e di esercizio sotto forma di garanzia. Ed anche parlando delle sole spese a pagamento diretto, noi osserveremo che dal 1870, dopo condotto il regno, coll'acquisto della sua Capitale, all'odierna estensione, vale a dire dal 1871 a tutto il 1877, l'Italia ha impiegato nelle spese per costruzioni ferroviarie, un anno per l'altro, la somma di lire 56,500,000 in cifre rotonde (allegato VII), oltre ai carichi sopportati per sorveglianza, garanzie e spese d'esercizio, come risulta dallo stesso allegato VII e dal successivo quadro VIII.

Per infirmare questi argomenti, sarebbe giuocoforza il supporre che, dopo ultimate le costruzioni in corso, l'Italia non avesse ad occuparsi quasi più di ampliare la sua rete ferroviaria; e, come già lo abbiamo accennato, nessuno vorrà certamente darsi a credere che questo possa essere

il caso di una grande Nazione, ancora incalzata da tanti bisogni per dare incremento alla sua prosperità.

Nè ciò basta: poichè, come rilevasi dall'allegato IX, la costruzione delle ferrovie ora in esercizio ha già procurato allo Stato nuovi e maggiori proventi per una somma annua di lire 24,112,551; e ha dato luogo ad un risparmio complessivo di lire 27,399,903 per economie ottenute nelle spese di varii servizii pubblici. Sicchè, fino dal 1876, le ferrovie allora in esercizio procuravano allo Stato un vantaggio diretto di lire 51,512,454, la qual somma andrà annualmente crescendo, tanto per l'aumento del movimento sulla rete attuale, quanto per la costruzione delle nuove linee e la loro progressiva apertura all'esercizio.

Alla fiducia che l'indole dell'operazione finanziaria inspira di per sè stessa, com'è naturale, aggiungesi quella che inevitabilmente scaturisce dallo scorgere come il Governo intenda fare assegnamento sul mercato interno per concludere l'operazione, cioè sulle forze vive della nazione, invitata a concorrere alla realizzazione di uno dei suoi desiderii più antichi e più vivi, al soddisfacimento di uno dei suoi più urgenti bisogni.

Il progetto di legge che presentiamo accorda la garanzia ipotecaria (articolo 28 della legge), a favore delle Obbligazioni da emettersi, su tutte le linee costrutte dallo Stato, sia per intero, sia col suo concorso nei limiti stabiliti, le quali rimangono di sua proprietà.

Alla garanzia che porge, sul mercato del credito, a tutti i valori mobiliari la firma e la fede dello Stato che s'impegna ad estinguerli, la ulteriore garanzia materiale del vincolo ipotecario aggiunge, non vi ha dubbio, nuova fiducia al titolo che la possiede.

Se a queste guarentigie si veda accoppiata, come stabilisce l'art. 29, qualche singolare agevolezza, che renda più pronto il collocamento e più facile la circolazione dei titoli che andiamo a creare, gli è certo che il loro credito ne sarà avvantaggiato. Pareggiati ai tagliandi della rendita 5 per cento, quelli delle nuove Obbligazioni verranno ricevuti in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza; essi godranno eziandio il beneficio di venire accettati in pagamento del prezzo dei beni demaniali; e non solo, ma i titoli, cui quei tagliandi si riferiscono, saranno accettati come cauzioni o malleverie di contratti o appalti per conto dello Stato, o di servizii e impieghi governativi, alle stesse condizioni con cui vengono accettati i titoli di rendita consolidata 5 e 3 per cento. E perciò tutti questi speciali vantaggi, di cui circondiamo la emissione delle Obbligazioni ferroviarie, gioveranno di certo a mantenere viva la ricerca e quindi elevato il prezzo.

Tutto sommato, la presente emissione, anzichè influire a scapito del credito dello Stato, non potrà che giovargli, poichè l'indole di essa rimuneratrice e sicura, inspirerà sempre maggiore fiducia nella possibilità, per parte dell'Italia, di far fronte agli impegni contratti.

Il terzo punto su cui richiamiamo la vostra attenzione, o signori, si è la preferibilità di questa emissione di Obbligazioni speciali per un prestito redimibile, in confronto di una iscrizione perpetua di rendita, nonchè sui vantaggi economici e finanziarii che la Nazione può ripromettersi da questa operazione.

Vi fu chi affermò che, malgrado la ferma risoluzione di chiudere il Gran Libro a nuovi prestiti, si poteva soltanto per le costruzioni ferroviarie, trattandosi di una larga rimunerazione, i cui beneficii si protraggono anche per le generazioni venture, inscrivere nuova rendita 5 per cento; e venne persino indicato nella cifra di 60 milioni l'annuo capitale, che da questa nuova iscrizione di rendita lo Stato avrebbe dovuto procurarsi.

Ma noi, alla nostra volta, crediamo di poter affermare che nel mondo finanziario l'effetto di questa iscrizione, ripetuta gradualmente per una serie d'anni, sarebbe ben diverso da quello prevedibile nella presente operazione.

Infatti, il mercato dei lavori pubblici, interno ed estero, mentre, al solo annunzio di una emissione di rendita per conseguire l'ingente capitale di 750 milioni, avrebbe ormai fatto scontare il suo allarme per la previsione di questa nuova massa di titoli perpetui, non cesserebbe dallo stare in guardia, durante quindici anni, ad ogni nuova iscrizione, eseguita anno per anno, per circa 50 milioni annuali di capitale da procurarsi.

L'impegno, che il legislatore imponesse fin d'ora al Potere esecutivo di emettere ogni anno, per quindici anni, una determinata quantità di Consolidato, senza che fin d'ora si potesse arguire a quale tasso, per ogni singolo anno, questa emissione dovrebbe effettuarsi, ciò dipendendo da tante mutabili condizioni politiche ed economiche, questo impegno, fosse anche certa la misura del capitale da conseguirsi, graverebbe sui valori pubblici col peso dell'ignoto, di cui più si allarma il credito, rimanendo un'incognita il costo per lo Stato del capitale medesimo.

Mentre fin d'ora l'operazione, mediante emissione di rendita, rischierebbe di riuscire più costosa allo Stato, la renderebbe più costosa per l'avvenire anche la sola inevitabile necessità di ripeterla in momenti, che fossero perturbati da crisi e da timori politici.

L'Italia, che oggi, con questa operazione da noi propostavi, afferma di voler ristare dalla emissione di rendita consolidata, esprime davanti all'Europa, con la serietà di questo proposito, la propria fiducia in sè stessa, nelle forze di cui può e vuole disporre; aumenta il suo credito all'estero, impone limiti definiti e precisi alle spese dei suoi futuri bilanci; e nel periodo di due sole generazioni, scioglie il debito che ha contratto per lasciare una benefica e copiosa eredità di risorse a molte generazioni venture.

E, d'altronde, non potrebbe presentarsi momento più propizio per compiere l'operazione che abbiamo divisata; imperocchè l'abbondanza dei capitali, che giacciono oziosi in deposito presso le Banche e gli istituti di credito in attesa di impieghi, fa sembrare ragionevole la fiducia di attirarli a concorrere all'acquisto delle Obbligazioni ferroviarie.

Il capitale attinto in paese, per essere impiegato in lavori e materiale, gradualmente, durante 15 anni; rimane nel paese stesso, e rende sempre meno difficili e meno costose, di anno in anno, le successive emissioni di Obbligazioni che lo rappresentano. Dagli industriali e dagli operaj, che lo ricevono per le loro imprese e per il loro lavoro, ritorna per molteplici canali nelle mani dei capitalisti, che ogni anno rinnovano l'operazione, concorrendo all'acquisto di questi titoli. Non è quindi, può dirsi, che uno spostamento momentaneo del denaro; il quale, per la indissolubile catena che lega il capitale e il lavoro, ritorna sempre alle stesse fonti, dopo avere soddisfatto, come è suo còmpito, agli svariati bisogni di tutte le classi sociali. Un'operazione finanziaria, che ha queste basi economiche, non può fallire al suo intento.

Ma, nel campo economico, altre riflessioni si affacciano, che permettono di ravvisare sempre più feconda questa operazione di utilissimi risultati. Le ferrovie, questo potente mezzo di incremento della produzione e della ricchezza del paese, sono ormai divenute come il termometro della pubblica prosperità e del progresso civile. Il rapido movimento degli affari nei nostri tempi, la febbrile attività del commercio, cui par lento persino il telegrafo per annodare rapporti e provvedere di merci i mercati che ne difettano, hanno resa sempre più urgente anche per l'Italia la necessità di mettersi al livello dei paesi civili che la circondano. Questa grande e naturale strada di transito, quale è la nostra penisola, fra l'Europa industriale e le numerose popolazioni asiatiche, le quali anelano a civiltà maggiore, sarà per certo più frequentemente percorsa dal commercio europeo, con immensi vantaggi del nostro reddito ferroviario, una volta meglio ordinate e completate le linee che percorrono il nostro territorio.

La esportazione dei nostri ricchi prodotti delle provincie meridionali, agevolata dalle ferrovie, sarà un elemento di più della nostra ricchezza. Lo sarà del pari la possibilità di alimentare il lavoro delle nostre officine e dei nostri operaj, che si perfezioneranno nelle industrie da essi esercitate, togliendoci alla perdurante soggezione verso i produttori stranieri, la quale si traduce in una continua esportazione di capitali, che ora non bastiamo sempre a surro-

gare col cambio di prodotti nostri, e tanto più ci riesce gravosa pel crescente disagio che ne subisce il valore fittizio e mutabile della nostra carta-moneta.

A tutto ciò può e deve provvedere l'impresa su cui abbiamo l'onore d'invocare, o signori, il patriottico e competente vostro giudizio. Il momento per intraprenderla non può essere più favorevole, sia per le condizioni del mercato monetario, come per quelle dell'industria ferroviaria.

La proprietà fondiaria, gravata di tanti pesi fra noi, aumenterà di valore con le agevolate comunicazioni. Ne porgono esempio l'Inghilterra, il Belgio, la Francia ed altri paesi, dove, di pari passo con lo sviluppo delle reti ferroviarie, aumentò progressivamente il reddito di ogni ettare di terreno.

Sotto qualsiasi degli aspetti economici si consideri adunque il risultato di questa operazione, è forza concludere, che essa aprirà una nuova êra di prosperità al nostro paese, e andarne fiduciosi che il Governo, nel presentare annualmente, come gliene fa precetto l'art. 30 ed ultimo dello schema di legge, col bilancio di prima previsione dei lavori pubblici un prospetto degli impegni assunti per strade ferrate e delle concessioni fatte, potrà sempre più constatare il progresso dell'attività nazionale ed i buoni frutti delle presenti proposte, che siamo sicuri vorrete avvalorare colla vostra approvazione.

Signori! Colle proposte che abbiamo l'onore di sottoporre ol vostro esame, sarebbe provveduto alla costruzione di circa 3700 chilometri di vie ferrate, con un onere per la finanza dello Stato di 650 milioni, e per le Provincie, i Comuni e gli altri interessati di 180 milioni, distribuiti in 15 anni almeno. Tali aggravi, ripartiti in così lungo periodo, non possono nè pregiudicare al credito dello Stato, nè dissestare le finanze delle Provincie e dei Comuni. Per quelle linee che richiedono da essi un più largo concorso, questo non è obbligatorio, ma volontario; e quindi, quei Corpi morali avranno tempo ed agio di prepararsi i mezzi per sostenere la loro quota di spesa, in guisa che i sacrifizii, che le nuove ferrovie esigeranno, siano largamente compensati dai vantaggi, che dai loro amministrati ne verranno risentiti. Per lo Stato poi, vi abbiamo ampiamente dimostrato che una spesa annua di 50 milioni, per le costruzioni ferroviarie e per le provviste di materiale mobile, non può alterare l'equilibrio delle sue finanze, ed anzi non gli toglie i mezzi di ridurre gli oneri più gravosi per i contribuenti, o di supplire a spese di ineluttabile necessità.

Nel commisurare, secondo le diverse categorie di ferrovie, il concorso dello Stato alla loro costruzione, noi ci siamo informati a criterii desunti dal grado del loro interesse per la prosperità generale della nazione, ed in una medesima categoria abbiamo proporzionati gli aiuti governativi alle difficoltà di costruzione, e quindi all'entità della spesa chilometrica. In tal guisa, confidiamo di aver raggiunto il duplice scopo di classificare le linee complementari della nostra rete, soddisfacendo al voto della legge 28 agosto 1870, e di osservare nella ripartizione dei sussidii quella giustizia distributiva fra le diverse parti dello Stato e quella proporzione fra i dispendii previsti ed i vantaggi sperati dai nuovi mezzi di comunicazione, che sono elemento indispensabile in una legge, che tocca tanti e così vitali interessi.

Tenuto conto dei limiti che non conviene varcare per non portare una dannosa perturbazione nelle nostre condizioni finanziarie, crediamo che i risultati delle attuali proposte siano tali da soddisfare, in giusta misura, i desiderii e i bisogni delle popolazioni italiane. Quando le costruzioni, ora progettate, saranno già portate molto innanzi, quando cominceranno a risentirsi gli utili effetti dei nuovi mezzi di comunicazione per le finanze dello Stato e per il benessere del paese, sarà il momento di studiare quali altre linee occorrano ancora per completare e perfezionare il nostro sistema ferroviario, e indagare in qual modo convenga a quelle nuove opere provvedere. Ora ci conviene limitare le nostre aspirazioni ai mezzi di cui possiamo disporre per soddisfarle; ci conviene spingere la vaporiera in quelle regioni, i cui echi attendono ancora di ripeterne il fischio, prima di prepararle vie più brevi o più agevoli in quei territorii, ove essa ha già portato la sua benefica azione.

Il piano, di cui vi proponiamo l'approvazione, è tuttavia così vasto e complesso, da richiedere tutta l'operosa attività del paese e dell'Amministrazione per averlo compiuto entro il termine prefisso. Noi abbiamo fiducia che, una volta sanzionato dai vostri voti, ne sarà dal volonteroso concorso di tutte le forze vive della nazione agevolata la sollecita esecuzione. Sarà questo un nuovo fatto, che affermerà la volontà dell'Italia di non essere seconda ad alcuna altra nazione in ogni opera di civiltà, di libertà e di progresso.

---

## SOCIETÀ ITALIANA
# PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878.

(*Continuazione* — V. N. 27).

Vediamo ora su quali classi di mercanzie si è fatta specialmente sentire la diminuzione.

A questo effetto serve il riassunto seguente:

| SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE | Quantità trasport.e nel 1877 — Quintali | Aum. | Dim. |
|---|---|---|---|
| | | sui trasporti fatti nel 1876 — Quintali | |
| Bevande e spiriti | 589,496 | » | 16,479 |
| Bitume e pece | 22,717 | 2,521 | » |
| Cereali | 3,461,650 | » | 155,880 |
| Colori e materie coloranti | 35,906 | » | 5,576 |
| Combustibili { Carboni fossili | 241,520 | » | 85,917 |
| Combustibili { Carboni vegetali, legna da ardere | 302,423 | » | 16,143 |
| Concimi | 41,617 | 15,424 | » |
| Derrate { Alimentari | 450,851 | 833 | » |
| Derrate { Coloniali | 60,566 | 6,703 | » |
| Filati e tessuti | 151,732 | 19,030 | » |
| Materiale da costruzione { Legnami | 673,792 | 58,190 | » |
| Materiale da costruzione { Tufi, lava greggia, pietre, ecc. | 976,558 | 58,168 | » |
| Materie tessili greggie | 166,998 | » | 11,830 |
| Metalli { greggi | 94,959 | 8,365 | » |
| Metalli { lavorati | 117,323 | 44,986 | » |
| Minerali e prodotti minerali | 417,650 | 92,640 | » |
| Prodotti animali | 45,649 | 3,854 | » |
| Prodotti chimico-industriali | 61,430 | » | 2,931 |
| Prodotti e materie grasse | 245,116 | » | 36,689 |
| Prodotti vegetali | 112,739 | 14,291 | » |
| Stampati e carta | 29,790 | » | 1,523 |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte | 49,299 | 5,471 | » |
| Stracci ed avanzi | 413,701 | 180,215 | » |
| Trasporti per conto dello Stato | 476,958 | » | 30,258 |
| Merci diverse | 299,841 | 28,469 | » |
| Totali | 9,540,281 | 539,160 | 363,226 |
| A dedurre | | 363,226 | |
| Risulta a favore del 1877 l'aumento di quintali | | 175,934 | |

Esaminando le cifre di questo specchietto, desumiamo che la maggiore diminuzione è da imputare ai cereali. Ma ove si rifletta che nell'esercizio del 76 era avvenuto uno straordinario movimento di questa classe di trasporto, con un aumento di oltre 610,000 quintali sull'anno precedente, la diminuzione di circa 156,000 quintali nel 1877 non apparirà così grande.

Diminuirono i combustibili, le materie grasse, i trasporti per conto dello Stato, le materie tessili, le bevande e gli spiriti, e in più piccola misura, le materie coloranti, i prodotti chimico-industriali, gli stampati e la carta. In tutte le altre qualità di mercanzie si ebbe aumento, e meritano di essere più particolarmente segnalati quelli avuti nei trasporti degli stracci ed avanzi, dei minerali, dei materiali da costruzione e dei metalli.

Di *cereali* si trasportarono nel 1877 tonnellate 346,165; spedirono in maggiore quantità le Stazioni di: Foggia per tonn. 32,116; S. Severo per tonn. 20,163; Cerignola per tonn. 15,529; Termoli per tonn. 15,315; Vasto per tonnellate 10,498. Vengono dopo le Stazioni di Benevento, Porto

Civitanova, Ravenna, Torre Annunziata, Candela, Barletta, con spedizioni varianti da 8997 a 6923 tonn.

I maggiori arrivi si ebbero alle Stazioni di Bologna (transito) per tonn. 46,402; Ancona (transito) per 37,166; Napoli per tonn. 28,887; Torre Annunziata per tonn. 24,532; Barletta per tonn. 23,940; Castellammare per tonn. 19,979; Bologna (città) per tonn. 18,683. Vengono poi Caserta, Bari, Falconara, Salerno, Imola, con arrivi da 11,167 a 8695 tonnellate.

Ai cereali succedono in importanza i *Materiali da costruzione* con un movimento di oltre tonn. 165,000. Fecero le maggiori spedizioni: Falconara (transito) con tonn. 11,643; Maddaloni con tonn. 8665; Napoli (città e transito), Bisceglie, Ravenna, Imola, Bologna (transito), con spedizioni decrescenti da 6740 a 5540 tonnellate.

Ebbero i maggiori arrivi le Stazioni di: Bologna (transito) per tonn. 14,451; Castellammare per tonn. 11,197; Napoli per tonn. 10,418; li ebbero da 7349 tonn. a 5013 le Stazioni di Eboli (transito), Taranto, Brindisi, Cerignola, Foggia, Lugo e Bari.

Viene terzo, in ordine d'importanza, il trasporto dei *combustibili*, che nell'anno trascorso ascese in complesso a tonn. 54,394. Le Stazioni che fecero maggiori spedizioni sono quelle: di Napoli per tonn. 8551, di Eboli (transito) tonn. 5326, di Ancona tonn. 4763.

Gli arrivi più notabili avvennero a Napoli (città e transito) per tonn. 19,826; Cesena per tonn. 5391, Foggia per tonn. 3873.

In fatto di *bevande e spiriti*, si trasportarono nel 1877 tonn. 58,950; e, come nell'anno precedente, andò innanzi a tutte la Stazione di Barletta, che spedì da sè sola tonnellate 19,723; vengono poi Benevento con tonn. 4537, Trani con tonn. 3237. Negli arrivi andarono innanzi: Bologna (città e transito) con tonn. 34,462; Napoli con tonnellate 3798; e Caserta (transito) con tonn. 3110.

Le spedizioni maggiori di *derrate alimentari* avvennero da Torre Annunziata per tonn. 5537; Ancona per tonn. 2443; Taranto (transito) per tonn. 2068; e Torre dei Passeri per tonn. 1910; gli arrivi maggiori: a Bologna (città e transito) per tonn. 13,012; Napoli per tonn. 3851; Caserta (transito) per tonn. 3353.

Nei trasporti *per conto dello Stato* diedero le maggiori spedizioni: le Saline di Barletta per tonn. 19,886; Napoli per tonn. 4064; poi vengono: Benevento, Ravenna e Bari, con spedizioni da tonn. 2634 a tonn. 2358.

I maggiori arrivi avvennero alle Stazioni di Napoli, di Pescara, di Bari, di Porto Civitanova, di Bologna e di Benevento, per quantità varianti da tonn. 3982 a tonn. 3230.

Negli *stracci ed avanzi*, che ebbero nel 1877 il più forte incremento di fronte a tutte le altre categorie, essendo salito il trasporto complessivo a tonn. 41,370, primeggiano in partenza le Stazioni: di Bari per tonn. 5591, Ravenna per tonn. 2243; in arrivo le Stazioni: di Bari per tonnellate 8414, Brindisi per tonn. 3460, Molfetta per tonn. 3156.

Per i trasporti di *Minerali*, i quali per aumento avuto succedono immediatamente agli stracci ed avanzi, meritano di essere distinte nelle spedizioni le Stazioni: di Cesena, che diede tonn. 23,082; di Ancona e di Rimini, che diedero, la prima tonn. 5442, la seconda tonn. 4353.

In quanto agli arrivi, vanno innanzi alle altre le Stazioni di Bologna (transito) con tonn. 18,535; Cesena con tonn. 3456; Falconara (transito) con tonn. 3232.

Passando alle categorie che procurano trasporti di mano in mano sempre meno importanti, accenneremo a quella delle *Materie grasse*, dove si segnalarono, in partenza, Bari e Lecce con poco più di 3200 tonn. ciascuna; in arrivo, Bari con tonn. 4538, Bologna (transito) con tonn. 4011.

Accenneremo ai trasporti di *Metalli*, dove primeggiarono per spedizioni: Napoli con tonn. 4994, Bologna (transito) con tonn. 4625; mentre per gli arrivi nessuna Stazione merita di essere segnalata, essendo merce che si spande su quasi tutte.

Finalmente merita particolare menzione nelle spedizioni delle *Materie tessili* la Stazione di Napoli, che diede tonnellate 3560; negli arrivi la Stazione di Salerno, che diede tonn. 4484. Nelle spedizioni dei *Filati e Tessuti*, la Stazione di Bologna (città e transito) con tonn. 4208, quella di Salerno con tonn. 3051. Negli arrivi, Napoli con tonn. 4061.

Per ultimo, la Stazione di Bologna (città e transito) si distinse per arrivi di *Prodotti vegetali* per 4805 tonnellate; mentre la Stazione che diede le maggiori spedizioni, è quella di Ravenna, con non più di 1931 tonnellate.

Il viaggio medio di una tonnellata di merce a pagamento ordinario ha raggiunto nel 1877 la lunghezza di Chilom. 170
questa lunghezza era stata nel 1876 di . . . » 180
quindi la diminuzione di . . . . . . . . » 10
viene a dire del 5.56 per 0[0.

Nei trasporti invece per conto dello Stato, il viaggio medio è riuscito nel 1877 di. . . . . . Chilom. 153
laddove nel 1876 fu appena di . . . . . . » 146
quindi l'aumento di . . . . . . . . . . » 7
viene a dire del 4.80 per 0[0.

Per i trasporti a pagamento ordinario, il prodotto medio di ciascuna tonnellata-chilometrica è stato:
Nel 1877 di . . . . . . . . . . . . . L. 0,0541
Nel 1876 di . . . . . . . . . . . . . » 0,0528
e pertanto l'aumento di . . . . . . . . . » 0,0013
ossia del 2.46 per 0[0.

Il prodotto medio per tonnellata-chilometro nei trasporti per conto dello Stato raggiunse nel 1877 . . L. 0,0611
mentre era stato nel 1876 di. . . . . . . » 0,0603
e così l'aumento di . . . . . . . . . . » 0,0008
ossia dell'1.32 p. 0[0.

Ci rimane a far parola dei trasporti di *bestiame*, sia a grande, come a piccola velocità. Ponendo a raffronto i numeri di capi trasportati nei due anni, e distinguendo il grosso bestiame dal piccolo, e le spedizioni fatte a vagone completo da quelle fatte per capi, si forma lo specchietto qui appresso:

| Distinzione del bestiame | MODO di Spedizione | Grande V. 1877 Capi | Grande V. 1876 Capi | Piccola V. 1877 Capi | Piccola V. 1876 Capi | Totale 1877 Capi | Totale 1876 Capi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| BESTIAME GROSSO | Spediz. ordin. a vagone comp. | 69,279 | 97,979 | 42,993 | 58,734 | 112,272 | 156,713 |
| | Spediz. ordin. per capo . . . . | 15,209 | 14,939 | 4,536 | 3,456 | 19,745 | 18,395 |
| | Totale . . | 84,483 | 112,918 | 47,529 | 62,190 | 132,017 | 175,108 |
| | Spedizioni per conto dello Stato . . . . . | 2,836 | 1,582 | » | » | 2,836 | 1,582 |
| BESTIAME PICCOLO | Spediz. ordin. a vagone comp. | 107,937 | 87,454 | 215,154 | 203,914 | 323,091 | 291,368 |
| | Spediz. ordin. per capo . . . . | 13,895 | 14,003 | 2,319 | 3,282 | 16,214 | 17,285 |
| | Totale . . | 121,832 | 101,457 | 217,473 | 207,196 | 339,305 | 308,653 |
| | Totale generale . . | 209,156 | 215,957 | 265,002 | 269,386 | 474,158 | 485,343 |

Risulta adunque diminuzione di 41,836 capi di bestiame grosso, mal compensata dall'aumento di 30,652 capi di bestiame piccolo; ed in complesso diminuzione di 11,184 capi di grosso bestiame, ossia del 2.30 per 0[0.

Dai trasporti di bestiame si è avuto l'introito per la grande velocità nel 1877 di . . . . . . L. 325,286.52
nel 1876 di . . . . . . . . . . . . » 389,172.73
e così diminuzione di . . . . . . . . » 63,886.21
viene a dire del 16.42 per 0[0.

L'introito per la piccola velocità è stato
nel 1877 di . . . . . . . . . . . . L. 214,391.71
nel 1876 di . . . . . . . . . . . . » 232,435.25
e così diminuzione di . . . . . . . . » 18,043.54
viene a dire del 7.76 per 0[0.

Diamo per ultimo, nello specchietto che segue, riepilogato il movimento di scambio delle merci a piccola velocità nei servizii cumulativi colle altre reti di strade ferrate.

| NATURA DEI TRASPORTI | FERROVIE DELL'ALTA ITALIA | | | | FERROVIE ROMANE | | | | | | | | CALABRO-SICULE | | | | SVIZZERA o GERMANIA | | FRANCIA | | | | AUSTRIA | | SCALI DEL LEVANTE | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Transito di *Bologna* | | Transito di *Caserta* e *Napoli* | | Transito di *Bologna* | | Transito di *Falconara* | | Transito di *Ancona* | | Transito di *Caserta* e *Napoli* | | Transito di *Taranto* (via di terra) | | Transito di *Eboli* | | Transito di *Bologna* | | Transito di *Bologna* (via di terra) | | Transito di *Napoli* (via di mare coi Piroscafi Valery) | | Transito di *Bologna* (via di terra colle Merid. Austriache) | | Transito di *Brindisi* a mezzo della Trinacria | | Transito di *Brindisi* a mezzo della Peninsulare Orientale | |
| | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali | dalle linee Sociali | alle linee Sociali |
| Bevande e spiriti . . Quintali | 311,452 | 7,192 | 9,903 | 31 | 156 | 697 | 3,268 | 1,239 | 8,808 | 149 | 33,281 | 1,802 | 6,336 | 193 | 1,062 | 25 | 3,043 | 559 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Bitume e pece . . . . . » | 2,226 | 594 | » | » | 6 | 15 | 18 | 4 | 1,092 | 32 | 10 | 6 | 22 | » | 172 | » | 2 | 111 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Cereali . . . . . . . . » | 413,164 | 45,935 | 27,000 | 21 | 20,369 | 1,111 | 89,683 | 21,912 | 371,664 | 14,170 | 115,842 | 23,921 | 2,842 | 40,683 | 2,651 | 60,048 | 1 | 8 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Colori e materie coloranti . » | 6,703 | 2,738 | 1 | 5 | 770 | 524 | 472 | 2,345 | 6 | 422 | 21 | 1,398 | 179 | 2 | 48 | 200 | 377 | 171 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 18 |
| Carboni { Fossili . . . . » | 1,851 | 2,730 | » | » | » | 22,504 | 106 | 268 | » | 481 | 62,398 | » | 2,742 | 444 | 6,469 | 1,100 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Carboni { Legna da ardere . » | 3,008 | 103 | » | » | » | 180 | 580 | 10,224 | 1 | 5,708 | 3 | 857 | 7 | 891 | 323 | 51,261 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Concimi . . . . . . . . » | 3,390 | 3,683 | » | 5 | 22 | 800 | 531 | 5,291 | 140 | 259 | 86 | 15 | 15 | 1 | 1 | 1,559 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Derrate { Alimentari . . . » | 89,809 | 14,236 | 382 | 9 | 294 | 2,310 | 1,664 | 2,315 | 4,912 | 456 | 33,620 | 3,595 | 2,330 | 20,606 | 2,925 | 1,556 | 11,177 | 1,831 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Derrate { Coloniali . . . . » | 2,970 | 13,092 | » | » | 414 | 339 | 2,670 | 118 | 21 | 14 | 309 | 61 | 1,082 | 99 | 94 | 1 | 47 | 972 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Filati e tessuti . . . . . » | 7,828 | 33,633 | 1,529 | 9 | 576 | 2,064 | 5,467 | 647 | 228 | 677 | 1,364 | 1,510 | 2,314 | 71 | 96 | 7 | 100 | 7,158 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Materiali da costruzione { Legnami . . » | 133,168 | 14,378 | » | 1,400 | 1,416 | 314 | 3,961 | 112,326 | 2,100 | 1,415 | 3,795 | 74,306 | 5,285 | 1,912 | 10,016 | 36,349 | » | 2 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Materiali da costruzione { Tufi, lava . . » | 11,339 | 41,024 | » | » | 2 | 890 | 3,119 | 4,299 | 745 | 17,775 | 15,775 | 2,802 | 32,612 | 10 | 63,473 | 9 | 10 | 16 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Materiali tessili grezze . . » | 17,252 | 10,505 | 49 | » | 5,033 | 165 | 10,923 | 2,027 | 278 | 210 | 6,331 | 1,035 | 290 | 573 | 36 | 249 | 2,232 | 86 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 240 |
| Metalli { Greggi . . . . . » | 2,439 | 24,824 | » | 101 | 12 | 1,589 | 1,099 | 953 | 41 | 5,594 | 610 | 2,599 | 1,321 | 673 | 1,014 | 329 | » | 15 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Metalli { Lavorati . . . . » | 3,141 | 21,428 | 149 | 18 | 100 | 414 | 2,742 | 263 | 315 | 614 | 7,780 | 1,101 | 4,126 | 977 | 9,138 | 177 | 49 | 1,663 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Minerali e prodotti minerali . » | 185,333 | 4,309 | 27 | 160 | 15,906 | 1,390 | 32,318 | 335 | 6 | 514 | 1,773 | 487 | 1,430 | 49 | 2,595 | 181 | 967 | 372 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Prodotti animali . . . . . » | 2,205 | 7,168 | » | 1 | 210 | 399 | 407 | 291 | 419 | 1,049 | 1,451 | 1,063 | 616 | 183 | 31 | » | 876 | 1,002 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | 529 |
| Prodotti chimico-industriali . » | 4,521 | 8,580 | » | 207 | 61 | 711 | 2,258 | 1,010 | 71 | 558 | 539 | 2,573 | 1,027 | 1,013 | 313 | 141 | 1,943 | 545 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Prodotti e materie grasse . » | 40,108 | 5,758 | 130 | 2 | 1,008 | 613 | 1,197 | 19,890 | 2,759 | 1,668 | 1,410 | 197 | 409 | 10,972 | 95 | 3,773 | 3,697 | 145 | » | » | 279 | » | » | » | » | » | » | » |
| Prodotti vegetali . . . . . » | 27,674 | 2,616 | 801 | 46 | 996 | 55 | 709 | 1,380 | 185 | 419 | 425 | 476 | 496 | 1,263 | 2,918 | 1,449 | 226 | 25 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Stampati e carta . . . . . » | 3,676 | 7,246 | » | 2 | 5 | 13 | 378 | 5,190 | 85 | 583 | 104 | 1,006 | 256 | 31 | 227 | 4 | 22 | 175 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte » | 2,900 | 11,320 | 1 | 7 | 22 | 280 | 564 | 163 | 79 | 1,057 | 876 | 171 | 931 | 229 | 77 | 2 | 21 | 1,246 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Stracci ed avanzi . . . . » | 15,082 | 16,165 | 19 | » | 1,729 | 81 | 1,923 | 11,207 | 5,365 | 465 | 10,971 | 12,379 | 182 | 1,480 | 1,814 | 4,917 | 32 | 14 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Merci diverse . . . . . . » | 11,959 | 19,316 | 436 | 41 | 254 | 1,161 | 4,393 | 2,519 | 6,044 | 3,318 | 2,641 | 2,965 | 4,354 | 1,982 | 978 | 765 | 309 | 2,645 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Trasporti per conto dello Stato { Sale . . . . » | 802 | 2,234 | » | » | » | » | 12,318 | » | 1,676 | 347 | » | 244 | 3,652 | 100 | 10,784 | 17 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Trasporti per conto dello Stato { Tabacco . . . » | 9,128 | 4,418 | » | » | 1 | 3 | 3,630 | 10,817 | 4,082 | 3,157 | » | 2 | 1,405 | 114 | 1,420 | 35 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Trasporti per conto dello Stato { Diversi . . . » | 2,488 | 5,595 | » | 282 | 27 | 2 | 1,495 | 279 | 1,632 | 568 | 3,385 | 2,450 | 819 | 763 | 604 | 451 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Recipienti vuoti . . . . . » | 985 | 42,429 | 3 | 378 | 72 | 80 | 1,468 | 394 | 223 | 1,652 | 505 | 6,728 | 3,421 | 1,796 | 4,218 | 110 | 67 | 23 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Totale . . Quintali | 1,345,401 | 373,269 | 40,490 | 2,725 | 49,970 | 38,737 | 190,256 | 217,796 | 411,987 | 63,061 | 306,651 | 145,952 | 50,590 | 87,143 | 123,625 | 165,908 | 25,247 | 18,787 | » | » | 279 | » | » | » | » | » | » | 787 |
| Veicoli e feretri . . Numero | 37 | 12 | » | » | » | » | 10 | 6 | 1 | 2 | 37 | 6 | 4 | 1 | 35 | 4 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |
| Bestiame . . . . . . Capi | 5,254 | 1,477 | » | » | 300 | » | 99 | 2,788 | 1,128 | 366 | » | 1,367 | 90 | 2,098 | » | 505 | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » | » |

Richiamando a memoria le quantità riportate nello specchietto corrispondente dell' anno andato, e ponendole a confronto con quelle dello specchietto che precede, abbiamo:

| | F. A. Italia | | F. Romane | | Calabro-Sicule | | Svizzera e Germania | | Austria | | Totale | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | esport. | imp. | esport. | imp. | esport. | imp. | esport. | imp. | esport. | imp. | esport. | imp. |
| Anno 1877 . . Qu. | 1,385,891 | 375,994 | 958,867 | 465,546 | 204,215 | 252,351 | 25,247 | 18,787 | » | » | 2,574,220 | 1,112,678 |
| » 1876 . . » | 1,738,777 | 323,343 | 1,034,027 | 400,419 | 156,268 | 127,778 | 40,604 | 21,438 | 105 | 205 | 2,969,777 | 873,180 |
| Aumento . . . . . . | » | 52,651 | » | 65,127 | 47,947 | 124,573 | » | » | » | » | » | 239,498 |
| Diminuzione . . . . | 352,886 | » | 75,160 | » | » | » | 15,357 | 2,651 | 105 | 205 | 395,557 | » |
| Diminuzione in complesso di quintali . . . . . . | | | | | | | | | | | 156,059 | |

Pertanto, sebbene nel complesso del movimento d'importazione alle nostre linee sia avvenuto un apprezzabile aumento, in grazia specialmente dello svilupparsi del traffico proveniente dalle linee Calabresi, tuttavia la diminuzione avvenuta nel movimento complessivo di esportazione, sopratutto verso le linee dell'Alta Italia e delle Romane, ha fatto che l'anno si chiude con una diminuzione sul totale di oltre 15,000 tonnellate rispetto all'anno precedente.

Causa principale di tale diminuzione furono i diminuiti trasporti di cereali e di vini dalle provincie del mezzo giorno a quelle dell'Italia superiore.

È continuata la diminuzione negli scambi colle ferrovie Svizzere e Germaniche, e sono cessati affatto quelli colle linee Austriache. *(Continua)*

# FERROVIA DEL GOTTARDO

MEMORIA *del Consiglio d'amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria. dell'impresa.*

*(Continuazione — V. N° 26)*

Il progetto e la perizia dell'Ufficio tecnico centrale ed il parere del sig. Pressel furono esaminati in modo profondo dalle nostre Commissioni e da noi stessi, e basandoci sull'esame di tutte le circostanze che si dovevano considerare, abbiamo « sottoposto al Consiglio federale svizzero, « in nome della nostra Società, un progetto modificato ed « una perizia riveduta, dichiarando che noi credevamo « come sufficiente nel suo complesso la perizia stabilita « dalla Conferenza internazionale di Lucerna per la rete « ristretta del Gottardo ».

La *perizia modificata*, che noi abbiamo presentato al Consiglio federale svizzero, ammontava a fr. 225,932,900.

Ci rimane da indicare *come siamo giunti a questa cifra.* Prendendo come punto di partenza la perizia dell' Ufficio tecnico centrale, accenneremo in modo circostanziato le modificazioni in più od in meno che noi abbiamo trovato d'introdurvi. Aggiungeremmo volentieri, come allegati, i pareri circostanziati delle nostre Commissioni, che hanno servito di base alle nostre decisioni, nonchè i calcoli mercè i quali si è giunti alle cifre, che qui indichiamo; ma tali documenti sono così voluminosi, che dobbiamo rinunciare a riprodurli e limitarci ad informarvi che noi abbiamo sottoposto tutti codesti calcoli, senza eccezione, al Consiglio federale, il quale. li fece esaminare minutamente da' suoi esperti.

La perizia dell' Ufficio tecnico centrale ammonta, come si è detto più sopra, a fr. 227,690,860.

Indicheremo primieramente le modificazioni che noi abbiamo deliberate, e che importano un aumento di tale perizia:

1° Il Consiglio di Stato del Cantone di Berna informò l'alto Consiglio federale svizzero, con lettera del 27 settembre 1877, ch'esso faceva dipendere il suo concorso alla riorganizzazione dell' impresa del Gottardo, tra le altre, dalle seguenti condizioni: 1° La Società del Gottardo si impegni a far percorrere direttamente e senza interruzione sino a Lucerna, ed oltre Lucerna, i treni regolamentari da e pel Gottardo; 2° La Società del Gottardo s' impegni a non percepire pel percorso Lucerna-Immensee-Rothkreuz delle tasse più elevate di quelle che avrebbe percepito pel percorso diretto Lucerna-Immensee: in altri termini essa non dovrà calcolare, pel trasporto dei viaggiatori, merci, ecc., provenienti o destinati al Gottardo, una distanza maggiore di quella che se il trasporto si effettuasse *sulla linea* diretta per Küsnacht; 3° Le Compagnie del Nord-Est e del Centrale svizzero accordino alla Società del Gottardo per Convenzione, per quanto le concerne, così in comune, come isolatamente: *a)* l'utilizzazione esclusiva del tronco Immensee-Rothkreuz; *b)* l' utilizzazione in comune del tronco Rothkreuz-Lucerna, e della Stazione di Lucerna; 4° La Compagnia del Centrale svizzero s' impegni a costruire un secondo binario sul tronco che si estende dalla Sentimatte (biforcazione della linea Nord-Est) sino alla Stazione di Lucerna, ed a far convenientemente ingrandire la Stazione di Lucerna, in vista della sua destinazione a futura testa di linea della ferrovia del Gottardo; 5° Se, per motivi plausibili, fosse desiderato che si costruisse una nuova Stazione alla Sentinatte, specialmente ad uso di Stazione per le merci in transito da Berna al Gottardo o viceversa, le Compagnie, cui ciò riguarda, dovranno prestarvisi.

In seguito a tale dichiarazione del Consiglio di Stato di Berna, l'alto Consiglio federale incaricò il suo dipartimento delle ferrovie e del commercio di provvedere alla riunione di una Conferenza, a cui prendessero parte i Cantoni e le Compagnie interessate, cioè i Cantoni di Berna e Lucerna, e le Compagnie del Centrale-Svizzero, del Nord-Est e del Gottardo, allo scopo di promuovere un accordo sulle condizioni poste da Berna. Tale Conferenza ebbe luogo il 6 ottobre 1877. Noi ci dichiarammo disposti a prestarci all'esecuzione delle condizioni 1 e 2, con alcune restrizioni e sotto riserva della vostra ratifica. Il Nord-Est ed il centrale-Svizzero acconsentirono a concedere le autorizzazioni necessarie affinchè la condizione 3ª potesse esser eseguita, e noi promettemmo, dal canto nostro, sempre sotto riserva della vostra ratifica, di fare di tali autorizzazioni l'uso desiderato da Berna.

Per quanto concerne le condizioni 4 e 5, la Conferenza finì per accordarsi nella stipulazione seguente: « La Com« pagnia del Centrale Svizzero s'impegna a costruire un « secondo binario tra la Stazione e la Sentimatte (biforca« zione della linea del Nord-Est) e ad ingrandire conve« nientemente la sua Stazione di Lucerna, appena l'alto « Consiglio federale abbia dichiarato che il bisogno del-

« l'uno e dell'altra si fa sentire. Si rinunzia ad appellarsi « all'alta Assemblea federale dalla decisione del Consiglio « federale. In quanto non si potesse stabilire un accordo « amichevole tra le Compagnie interessate a proposito « delle spese, il Tribunale federale dovrebbe giudicare a « chi spetta il pagamento dell'indennità e quale ne deve « essere l'importo ». Tra le Compagnie interessate trovasi naturalmente anche quella del Gottardo. E fu del pari riconosciuto all'unanimità nella suddetta Conferenza, che la partecipazione alle spese non consisterebbe soltanto nel pagamento degli interessi, ma nel versamento d'una quota-parte corrispondente del capitale da esborsare.

Siccome, in seguito alle stipulazioni registrate nel protocollo verbale della Conferenza, la Società del Gottardo potrebb'esser chiamata a partecipare ad un *ingrandimento della Stazione di Lucerna*, ed alla *costruzione di un secondo binario tra questa Stazione e la Sentimatte*, sia per l'uso esclusivo concessole del tronco Immensee-Rothkreuz, essa dovrà in ogni caso costruire, in comune colle altre Compagnie interessate, una *Stazione provvisoria a Rothkreuz*, od ingrandire la Stazione attuale; così noi abbiamo dovuto aggiungere alla perizia dell'Ufficio tecnico centrale, per tener conto di tutte queste eventualità, una somma di L. 1,104,014

2. Una revisione della perizia dell'Ufficio tecnico centrale *pel materiale mobile e suoi accessorii* ci pareva già opportuna da un punto di vista generale. Essa era pure necessaria, poichè nella suddetta Conferenza era stato convenuto che la Società del Gottardo, non solo eserciterebbe esclusivamente il tronco Immensee-Rothkreuz, ma dovrebbe far partire da Lucerna tutti i suoi treni regolamentari pel Gottardo ed a far circolare fino a Lucerna tutti i suoi treni provenienti dal Gottardo. Per conseguenza, la zona di esercizio della rete del Gottardo, ristretta secondo il programma della Conferenza internazionale, è estesa al percorso Immensee-Rothkreuz-Lucerna, e ne risulta la necessità di aumentare in modo corrispondente il materiale mobile e suoi accessorii

La revisione a cui si procedette, partendo dai punti di vista sovrindicati, importa, in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale:

pel 1° periodo di esercizio, un aumento di . . . . . . . . . . . . Fr. 650,800
sulle spese di primo impianto;
e pel 2° e 3° periodo di esercizio, un aumento di fondi di riserva per accrescimento del materiale mobile, nonchè il suo deposito e la estensione dell'officina principale, cioè . . . . . . . . . » 481,115
e quindi un aumento totale di . . . . . Fr. 1,131,915

3° Abbiamo già accennato più sopra che, nel suo voto, il sig. Pressel aveva vivamente raccomandato d'introdurre nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale una *riduzione del maximum della distanza tra le Stazioni delle rampe d'accesso*. Noi abbiamo deciso di ridurre questo *maximum* ad 8 chilometri, mentre il progetto dell'Ufficio tecnico centrale ammetteva delle distanze di oltre 10 chilometri. La nostra decisione importa però un aumento di . . . . . . . . . . . 210,900
in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale, ma essa reca grandi agevolezze per l'esercizio. La sua principale importanza consiste in ciò che, mantenendo una distanza massima di 8 chilometri da Stazione a Stazione, una linea a binario semplice può bastare ad un traffico assai considerevole; il che permette di ritardare di altrettanto l'epoca in cui si dovrà costrurre il secondo binario, e quindi si risparmia una grossa somma negl'interessi del capitale. Ma, siccome qui trattasi soltanto della perizia per la spesa di primo impianto della linea, così non vi si potrebbe comprendere l'importo rappresentante codesta economia d'interessi.

*Da riportare* 2,446,829

*Riporto* 2,446,829

4°. Affine di poter esercitare senza incagli, per quanto è possibile, la linea del Gottardo, anche allorquando essa non avrà provvisoriamente che un solo binario; ed affine di poter così ritardare, il più possibile, la costruzione del secondo binario, vi sarebbero pure alcune modificazioni da introdurre nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale in ciò che riguarda la costruzione delle *Stazioni di alimentazione e di rifugio*. Le modificazioni relative alle Stazioni di alimentazione, in quanto importerebbero delle variazioni in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale, furono già prese in considerazione altrove. Quelle relative alle Stazioni di rifugio, in quanto ne risultano delle variazioni nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale, furono parzialmente calcolate sotto altre rubriche, ma devono figurare anche qui per il modesto importo di . . . Fr. 9,000

5. Noi crediamo che, non solo sulle rampe d'accesso, ma altresì sulle linee di pianura che rimangono da costruire, si dovranno impiegare *guide d'acciaio in luogo di guide di ferro*, allontanandosi in ciò dal parere degli esperti federali nominati nel 1876. L'aumento di spesa che ne risulterà in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale, e che facciamo qui figurare, non ascende, compresi gl'interessi durante la costruzione, che alla somma relativamente tenue di Fr. 55,070

Questo importo non è maggiore, perchè, in seguito della riduzione della rete in conformità alle decisioni della Conferenza internazionale, e per il fatto che s'intende (come diremo in appresso) di far cominciare le rampe d'accesso ad Enfeld ed a Biasca, anzichè soltanto da Silenen e Bodio, le linee di pianura vengono notevolmente abbreviate; e perchè inoltre le guide di acciaio possono avere un peso minore di quelle di ferro. Un aumento di spesa di soli franchi 55,070 non è paragonabile al vantaggio che presenta per la nostra Società l'impiego delle guide d'acciaio per tutta la rete che rimane da costruire.

6. *Le spese per la formazione del capitale privato ancora necessario* devono, senza dubbio, esser pure comprese nella perizia. Quella dell'Ufficio tecnico centrale non contiene all'uopo un importo sufficiente. Secondo la Convenzione conchiusa col Consorzio finanziario per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo (Convenzione di cui si parlerà in appresso), il detto Consorzio prende la IV serie delle Obbligazioni di 20 milioni di fr. al corso del 97 0[0, colla deduzione del 2 0[0, a condizione che venga costituita una prima ipoteca sulla rete del Gottardo per le I, II e III serie d'Obbligazioni già emesse, ed ascendenti a 48 milioni di franchi, nonchè per la 4ª serie di 20 milioni che rimane ancora da prendere; e che non sia più ammesso nella prima ipoteca che un importo di 6 milioni di franchi di Obbligazioni 5 per 0[0, che verranno emesse al momento opportuno. È inoltre previsto che, per completare il capitale di costruzione necessario, saranno emessi per 6 milioni di franchi di Obbligazioni 5 0[0 in seconda ipoteca. Entreremo più tardi in maggiori particolari su tale proposito.

Basandosi frattanto su codeste ipoteche, si possono calcolare come segue le spese per la formazione del capitale privato ancora necessario:

La differenza del corso del 3 0[0, e la commissione del 2 0[0 per la IV serie d'Obbligazioni di 20 milioni che rimane da prendere, sono già comprese per una somma di un milione di franchi nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale.

L'emissione di 6 milioni di franchi di Obbli-

*Da riportare* 2,510,899

*Riporto* 2,510,899

**gazioni 5 0[0 in prima ipoteca ed il collocamento di 6 milioni di franchi di Obbligazioni 5 0[0 in seconda ipoteca, importeranno delle differenze di corso e di commissione per . . Fr. 1,800,000**

**Indipendentemente da queste differenze di corso e di commissione, bisogna calcolarne altresì gl' interessi durante la costruzione, cioè . . . » 330,892**

**in guisa che la totalità delle spese per la formazione del capitale privato ancora necessario raggiunge la cifra di . . . L. 2,130,892**

**che bisogna aggiungere alla perizia dell'Ufficio tecnico centrale.**

*Da riportare* L. 4,641,791

(*Continua*)

# Nostre Corrispondenze

Roma, 9 luglio.

Ieri l'on. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, sottopose alla firma di S. M. il Re la legge sull'inchiesta ferroviaria e sull' esercizio governativo della rete dell' Alta Italia, di maniera che oggi ritengo la *Gazzetta Ufficiale* pubblicherà la nuova legge dello Stato, sì lungamente contrastata ed attesa.

Parecchi diarii della Capitale e delle provincie intanto si affrettarono a declinare i nomi di persone chiamate, secondo loro, a costituire il Consiglio d' amministrazione, e il vostro *Monitore* medesimo riprodusse la conferma della notizia pervenutagli da Roma, mediante particolari informazioni. Ebbene, permettetemi di assicurarvi tutto ciò essere inesatto, o per lo meno prematuro. I membri del Consiglio di amministrazione oggi ancora non sono designati dal Ministero, nè in verità sarebbe stato conveniente che la nomina avvenisse prima della sanzione e promulgazione della legge, prima anzi che ne fosse discusso il disegno in Senato; locchè non esclude la possibilità, o, dirò meglio, la massima probabilità che restino realmente a far parte del Consiglio gli ispettori del Genio civile Vitali e Correnti, il commissario conte Salis, e l' avvocato erariale cav. Fenolio, da voi indicati; ma affermo, per fedeltà di cronaca, che furono inviati dal Ministero in Milano, dove funzionano tuttora, puramente e semplicemente in missione. La sola presidenza del Consiglio fu effettivamente offerta al Consigliere di Stato comm. Piroli, felice scelta che avrebbe incontrato l' universale approvazione; ma questi rifiutò recisamente, non essendogli consentito l'abbandonare Roma da particolari ragioni domestiche.

Nessun' altra deliberazione sul proposito, vi ripeto, fu definitivamente presa sino ad oggi, neppure rispetto al personale della Direzione generale. Un succinto ordine ministeriale di servizio deve avere annunziato il 1° luglio agli impiegati superiori e inferiori delle strade ferrate dell'Alta Italia, che ognuno avrebbe continuato per ora ad occupare il preciso posto, ad esercitare le precise funzioni di prima: ecco tutto. (*) — È intenzione dell'on. Baccarini di recarsi personalmente a Milano, tosto chiuso il Senato, per intrattenervisi sette od otto giorni e formarsi un esatto conto della situazione *de visu et de auditu*, sì rispetto al passato che all' avvenire, onde soltanto dopo potrà verificarsi l'eventualità di mutamenti. —

Vi è nota l'elezione dei membri della Camera per la Commissione dell'inchiesta ferroviaria; fu un grave errore, anzi una vera colpa. — Lungi da me l'intendimento di discutere intorno ai nomi degli on. deputati eletti, nè voglio manco contestare la loro competenza sulla materia, la presumibile loro equanimità di giudizio. Ma, quando in un Parlamento sorge viva ed abile e leale e lunga lotta fra due cardinali principii economici, come sono quelli dell'esercizio ferroviario privato e dell'esercizio ferroviario dello Stato, e si vota e si indice un'inchiesta per trovare la soluzione del problema, non dovrebb'essere lecito di escludere dal giurì i fautori di una delle due tesi. Fortunatamente, la saviezza e la giustizia del Senato e del Governo affidano il Paese intorno ad un equo correttivo. —

Del disegno per le nuove costruzioni ferroviarie aggiornate a novembre (come io sostenni sempre, quasi solo, che sarebbe necessariamente accaduto), avremo assai tempo di occuparci durante il lungo periodo delle vacanze parlamentari, e mi limito oggi ad annunziarvi credersi imminente la nomina del relatore. —

Nella mia lettera del 18 giugno p. p. (N. 25 del *Monitore*), vi informai come si fosse recentemente riscontrato avere l'Austria intrapreso, a totale insaputa nostra, la costruzione al proprio confine d'una amplissima Stazione, evidentemente immaginata ed edificata in vista del servizio internazionale della linea Pontebbana.

Le cose stanno così in realtà, e la fabbrica è già molto avanzata: era la sorpresa d'un fatto compiuto, che ci preparava la nostra vicina, colla speranza ci saremmo ancora acquietati ad avere un'altra Stazione internazionale fuori di casa nostra, con quanto disagio e danno nel remotissimo caso di guerra, niuno è che non veda. Fu in vero una condotta poco corretta quella del Governo austro-ungherese, e furono altresì conti fatti senza l'oste. Di fronte ed a pochi passi dalla Stazione austriaca ne sorgerà una egualmente ragguardevole sul confine nostro, destinata ad identico servizio. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne esaminò, e ne approvò testè il progetto in seduta generale: progetto già redatto dalla cessata Società dell'Alta Italia, e che importerà la non lieve spesa di 3 milioni di lire; nè si indugierà che il tempo strettamente necessario per iniziare i lavori.

Il prelodato Consiglio superiore non ebbe opportunità di prendere, nella settimana passata, altra interessante deliberazione. Esaminò bensì ed approvò alcuni progetti minori, quali sarebbero: un tronco ferroviario da Fermo sull'Adriatico a Porto San Giorgio, della lunghezza di metri 7346, e del presunto costo, reputato assai scarso, di lire 420,000 circa, compreso pure il materiale mobile; poi di parecchie opere di consolidamento del ponte sull' Agri nella linea dell'Jonio, dei rilevati e trincee nei soliti tronchi Palermo-PortoEmpedocle-Villarosa-S. Caterina, Villarosa-Leonforte e Canicattì-Favarotta, delle Calabro-Sicule.

B.

(*) Vedi le *Nostre Informazioni particolari*.

La Red.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Il Ministero dei lavori pubblici ha impartito alcune disposizioni transitorie per l'esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia, in riserva di quelle definitive che saranno comprese nel Regolamento da emanare in esecuzione della legge riguardante l'esercizio stesso, approvata in questi giorni dal Parlamento, ma non per anco promulgata.

Secondo tali disposizioni transitorie, il Comitato sociale venne sostituito da un Consiglio provvisorio d'amministrazione, residente a Milano, e composto, come abbiamo già annunciato nel precedente numero, dei signori comm. Vitali, cav. Fenolio, cav. Correnti e cav. Salis, avendo il comm. Piroli declinato l'incarico.

Tutti i funzionarii ed agenti conservano provvisoriamente le rispettive attribuzioni e competenze, nonchè l'attuale loro dipendenza gerarchica; fatta eccezione pel Capo del Controllo generale e della Contabilità centrale, comm. Devaux, che cessa dal servizio e che viene sostituito dal Ragioniere centrale comm. Petitbon.

È pure mantenuta la piena osservanza dei regolamenti sociali in corso, finchè non venga altrimenti disposto.

---

Il giorno 6 corrente ebbe luogo, da parte del Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, la presentazione al nuovo Consiglio di amministrazione del personale superiore appartenente ai Servizii centrali delle dette Ferrovie aventi sede in Milano; e nel giorno 8, un eguale atto si compiva pel personale superiore dei Servizii e delle Divisioni di Torino, Firenze e Verona.

Il comm. Vitali, a nome del Consiglio, accolse con molta benevolenza il suddetto personale, dichiarando che riconosceva quanto arduo era il cómpito affidatogli dal Governo, ma che d'altronde era certo che, anche in appresso, non verranno meno nel personale ferroviario l'attività e l'intelligenza dimostrate sotto la precedente Amministrazione, trattandosi ora particolarmente dell'interesse generale del paese.

Anche gli altri membri del Consiglio ebbero parole lusinghiere pei suddetti funzionarii.

---

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha annullato, per motivi speciali, la gara tenutasi il 17 giugno scorso per la fornitura di 50[m tonnellate di carbone grosso, e ne ha aperto un'altra pel giorno 13 corr., alle identiche condizioni e per la stessa quantità della prima.

---

Ci scrivono da Roma che la Società concessionaria della ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino (già aperta al pubblico servizio sino dal 14 marzo p. p.), avendo dichiarato d'avere ultimati tutti i lavori della linea, ha chiesto la visita definitiva di collaudo. Il Ministero ha incaricato il Commissario governativo per l'esercizio delle ferrovie Romane, cav. Sorba, di procedere tosto alla detta visita, in concorso coi rappresentanti della Società, con quelli della Società esercente, nonchè dell'ingegnere Andriano, direttore dei detti lavori, per riconoscere se questi meritano di essere definitivamente collaudati.

---

Ci scrivono pure che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta generale del 6 corrente, ha approvato il progetto per la Stazione della Pontebba presso il confine austriaco. *(Vedi, a tale proposito, l'odierna nostra Corrispondenza da Roma).*

---

Anche il tronco da Resiutta a Chiusaforte, della ferrovia Pontebbana, si può considerare come ultimato. Tra qualche giorno, crediamo, verrà eseguito il collaudo per parte del Governo, e si aprirà quindi al pubblico servizio.

---

Il 13 corr. si terrà a Parigi, nelle sale delle Conferenze al Trocadero, una conferenza speciale del sig. L. L. Vauthier, ingegnere dei ponti e strade, intorno alle condizioni tecniche ed economiche d'una *organizzazione razionale delle ferrovie*, applicabile alla rete nazionale ed alle reti regionali francesi.

---

Annunciamo con vivo dolore la morte improvvisamente avvenuta la notte scorsa in questa città, dell'ing. Luigi Loro, di Venezia, capo-sezione della 1.a divisione della Manutenzione e lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia sedente in Torino.

Benchè non avesse più di 48 anni, egli era uno dei più anziani ingegneri della detta Amministrazione ferroviaria, appartenendo all'antico Servizio delle costruzioni, in cui si distinse particolarmente pei lavori delle linee Bergamo-Lecco e Padova-Ponte Lagoscuro, nonchè in quelli importanti della Stazione marittima di Venezia.

La sua perdita è vivamente deplorata dai suoi superiori, colleghi e subalterni, e dai numerosi amici.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia succursale ligure** — Il *Corriere Mercantile*, del 6 corrente, così riferisce la recente interrogazione dell'on. Negrotto alla Camera dei deputati sulla ferrovia succursale ligure:

L'on. Negrotto ha voluto parlare, ed ha ottenuto il successo che si meritava. La Camera non ha neppure voluto ascoltarlo, ed il Ministro dei lavori pubblici gli ha risposto su per giù quello che era da aspettarsi. La meschina figura fatta speriamo avrà persuaso l'on. Negrotto, che non a torto gli dicevamo essere intempestiva la sua interrogazione. Riferiamo dai fogli di Roma l'esito di tale interrogazione:

*Negrotto* svolge una interrogazione al Ministro sulla necessità di una nuova strada ferrata da Genova a Busalla.

Ricorda le parole del Ministro dei lavori pubblici di Francia sul predominio che Marsiglia deve avere sul Mediterraneo; e parla dell'obbligo che ha il Governo italiano di mettere il porto di Genova in comunicazione colle vie commerciali, affinchè possa lottare col porto di Marsiglia nell'interesse della ricchezza nazionale.

(I rumori della Camera interrompono l'oratore).

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) risponde all'on. Negrotto che ora le difficoltà stanno più nel porto, che

nella ferrovia. Bisogna che i lavori del porto progrediscano. Assicura però che il Governo non si lascierà sorprendere dall'avvenimento del traforo del Gottardo.

**Tronco di congiunzione al porto di Livorno.** — Scrivono alla *Nazione* da Livorno, 7:

Abbiamo avuto tre sedute del Consiglio municipale a brevissimo intervallo, senza che si potesse esaurire l'ordine del giorno, stante la lunga ed animata discussione, cui diede origine la Convenzione tra il nostro Municipio e la Società delle Ferrovie Romane, per l'accollo dei lavori da farsi pel congiungimento della via ferrata dal punto-franco con quella Romana.

Il consigliere Crapols fece viva opposizione all'intero progetto. Sosteneva egli che, per il momento, doveva soltanto sottoporsi all'approvazione del Consiglio l'unica parte che si riferiva ai lavori, e non parlarsi affatto di esercizio, fino a che la Giunta non fosse stata in grado di presentare un regolamento completo colle relative tariffe.

Secondo lo stesso consiglier Crapols, il gran difetto nel progetto di Convenzione consisteva precipuamente nel pieno ed esclusivo monopolio, che si veniva con essa a concedere alla Società delle Ferrovie Romane, od a chi le subentrasse nell'esercizio in parola.....

La battaglia fu lunga, e da una parte e dall'altra combattuta con buoni argomenti. Quanto al Consiglio, sia che rimanesse persuaso di quelli sostenuti dalla Giunta, oppure non volesse dispiacere alla medesima, approvò la sua proposta a grandissima maggioranza.

L'unica variante fu l'aggiunta di un articolo, mediante il quale, dato il caso che un'altra Società di strade ferrate venisse a far capo a Livorno, fosse riserbato al Municipio il diritto di accordare ad essa pure tutte quelle facilitazioni che reputerà utili al commercio.

**Tramways di Livorno** — La *Gazz. Livornese*, del 7, scrive:

Sappiamo che il Municipio ha vinta la causa presso questo tribunale civile, intentata contro il signor Adolfo Otlet, concessionario del *tramway* dalla piazza del Cantiere alla Ardenza. Detto tribunale, con sua sentenza pubblicata il giorno 5 corrente, ha dichiarato « risoluto il contratto di concessione del 16 luglio 1877, rogato Minucci, ed aggiudicata di proprietà del Comune di Livorno, a titolo di danni ed interessi per inadempimento del contratto stesso, la somma di L. 15,000 depositata, con la condanna del sig. Otlet nelle spese da liquidarsi, e con esecuzione provvisoria ».

**Ferrovia di Belluno** — La *Gazzetta di Venezia* dice che nella seduta del 2 corr. di quella Camera di commercio, trattandosi l'argomento della ferrovia che deve congiungere Belluno colla rete ferroviaria veneta, la Presidenza riferì che la Commissione, studiato l'argomento, aveva concluso perchè fosse data la preferenza alla linea di Fadalto; ma che però, dopo quel voto, i pronunciamenti fatti dalle varie Rappresentanze della provincia di Belluno, le considerazioni poste innanzi da persone rispettabili, il timore che, sostenendo un tracciato piuttosto che l'altro, potesse mancare il concorso pecuniario delle Provincie interessate; e il desiderio che la questione fosse studiata in ogni più ampio senso, evitando il rimprovero che sia stata data troppa importanza ad un solo ramo di commercio, avevano persuaso la Presidenza a proporre al Consiglio commerciale di sospendere per ora ogni discussione e deliberazione sull'argomento, autorizzando un nuovo studio sul medesimo, prima di prendere un partito, che, nel conflitto delle opinioni, acquista indubbiamente una gravità, la quale domanda molta ponderazione.

E il Consiglio commerciale approvò all'unanimità tale proposta.

**Ferrovia Milano-Erba** — La Prefettura di Milano ha approvata la proroga fino al 31 marzo 1879 del compimento della costruzione della ferrovia Milano-Saronno-Erba. Cause indipendenti dai concessionarii fecero chiedere la protrazione del termine prima fissato.

**Tramways di Milano** — La corsa di prova del *tramway* lungo la via di circonvallazione fra il sobborgo di porta Venezia e quello di porta Tenaglia si fece lunedì, coll'intervento dei rappresentanti della Società anonima degli Omnibus, del cons. sig. Bianchi della Deputazione provinciale, del capo-ing. Lavezzari, pure della Deputazione provinciale, e dell'ing. Fasana del Municipio.

Il nuovo *tramway* cominciava stamane (10) le sue corse regolari.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Ecco in quali termini è formulato il decreto federale proponente un sussidio a favore dell'Impresa del Gottardo:

I. La Confederazione partecipa, per una somma di franchi 6,500,000, alla sovvenzione supplementare in favore dell'impresa del Gottardo, messa a carico della Svizzera a tenore del protocollo finale di Lucerna, portante la data del 12 giugno 1877, ossia della Convenzione internazionale del 12 marzo 1878: questa somma è pagabile nei termini e secondo il modo prescritti dalla Convenzione suenunciata, in quanto sarà provato che le condizioni e supposizioni qui sotto specificate sono state adempite:

1° Che il rimanente della sovvenzione suppletoria, ammontante a fr. 1,500,000, sia garantito mediante atti formali di obbligazione da parte delle Compagnie ferroviarie della Nord-Est svizzera e della Centrale-Svizzera, atti emananti dalle Autorità competenti, e che dovranno essere deposti nelle mani del Consiglio federale per il 31 agosto prossimo al più tardi, dietro le norme di un formulario elaborato da questo Corpo;

2° Che le sovvenzioni suppletorie, ascendenti a 10 milioni di franchi per ciascheduno Stato, di cui l'Impero di Germania ed il Regno d'Italia sonosi caricati in virtù della Convenzione supplementare del 12 marzo 1878, siano assicurate formalmente da una comunicazione officiale dei due Governi;

3° Che la Compagnia della strada ferrata del Gottardo, entro un termine che le sarà fissato dal Consiglio federale, e mediante una giustificazione finanziaria completa e degna di fiducia sotto tutti i rapporti, fornisca la prova che, compresivi i 28 milioni delle nuove sovvenzioni, essa possiede le risorse necessarie per eseguire il programma della Conferenza di Lucerna, ossia della Convenzione internazionale del 12 marzo 1878, conformemente ai piani e preventivo approvati dal Consiglio federale;

4° Che la Compagnia della strada ferrata del Gottardo prenda l'impegno formale di riconoscere altresì, come tariffa massima per la tariffa diretta tra la Svizzera e l'Italia, le tasse massime fissate in via di contratto per il servizio di transito fra la Germania e l'Italia, e di rinunciare per conseguenza alle tasse più elevate, ch'essa sarebbe stata in diritto di percepire in virtù di certe concessioni cantonali.

II. Il Consiglio federale resta incaricato, conformemente alle disposizioni della legge federale del 17 giugno 1874, concernenti la votazione popolare sulle leggi e decreti federali, di pubblicare il presente decreto e di fissare l'epoca in cui lo stesso entrerà in vigore.

— La *Gazzetta di Zurigo* annuncia che il sig. Alfredo Escher ha rassegnato, in modo assoluto ed irrevocabile, la propria demissione delle funzioni di membro della Direzione del Gottardo con lettera del 2 luglio, diretta al Consiglio d'Amministrazione della Compagnia.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nelle due ultime settimane fu: dal lato di Göschenen m. 26.90 e 23.40; dal lato di Airolo m. 26.30 e 27.10 (con un giorno di fermata per l'allineamento); quindi, per la prima settimana, m. 53.20 in totale, cioè m. 7.68 in media giornaliera; e per la seconda settimana, m. 50.50 in totale, cioè m. 9.30 in media giornaliera.

**Ferrovia Tarvis-Pontebba.** — All'assemblea generale della ferrovia Rodolfo, tenutasi il 2 corr. a Vienna, il Presidente dichiarò, in seguito ad interpellanza di un azionista, che tanto i lavori di costruzione della ferrovia Tarvis-Pontebba, assunti già da oltre un anno e mezzo dal Governo austriaco, quanto quelli del tronco Pontebba-Udine da parte del Governo italiano, sono tanto avanzati, da poter essere consegnate queste due linee al pubblico esercizio nella prossima primavera.

**Ferrovie tedesche.** — La *Norddeusche Allgemeine Zeitung* annunzia che il Ministro del commercio ha invitato la Direzione delle strade ferrate ad invigilare rigorosamente perchè, in ogni ramo di servizio, l'ammissione degli impiegati e degli operaj sia circondata dalle maggiori garanzie, tanto dal punto di vista morale, che da quello politico. Le Amministrazioni delle ferrovie dovranno, al caso, mettersi in comunicazione cogli Ufficii di polizia per avere da questi ultimi le necessarie informazioni. — L'invio di questa circolare è motivato dal fatto, che degli operaj impiegati al servizio delle strade ferrate si sono resi colpevoli di gravi ingiurie all'indirizzo di Sua Maestà.

— L'*Aktionär* di Berlino smentisce certe notizie di Borsa, che volevano far credere che lo Stato trattasse alla chetichella la compra di diverse ferrovie, e dicevano che nell'autunno avrebbe presentato alle Camere prussiane una serie di trattative da approvare.

**Ferrovie turche.** — Scrivono al *Fremdenblatt* da Berlino, che si ventila colà il progetto delle ferrovie turche. Non solo il barone Hirsch e l'argravio Salm, ma anche il conte Chotek e il signor de Schenk si trovano a Berlino, e costituiscono un piccolo Congresso ferroviario. Dalle comunicazioni del corrispondente sembra che, per iniziativa dell'Austria, si introdurrà nell'istrumento di pace un passo, giusta il quale il principato di Bulgaria assumerebbe tutti gli obblighi della Porta per la costruzione della ferrovia Bazargik-Sofia-Nissa; e che, tosto conchiusa la pace, fra l'Austria, la Porta, la Serbia e la Bulgaria si prenderebbero le disposizioni necessarie per regolare questa vertenza.

**Ferrovia africana.** — Telegrafano da Tunisi il 25 giugno che, il giorno prima, la Compagnia della strada ferrata da Bona a Guelma inaugurò la prima sezione (da Tunisi a Tebourba) della strada ferrata da Tunisi alla frontiera algerina; e che il Ministro del Bey fece un brindisi alla salute del maresciallo Mac-Mahon.

**Aggressione d'un treno in Spagna.** — La sera del 4 corr., alle ore 9 e mezza, scrive l'*Imprenta* di Barcellona, fu derubato il treno che veniva da Valencia, alla sortita del tunnel fra la Stazione di Martorell e del Papiol. I ladri, che secondo taluni erano 9, secondo altri 12, s'affacciarono agli sportelli, e puntando la pistola ai viaggiatori, intimarono loro di consegnare il denaro. Poscia entrarono nei vagoni, togliendo a tutti orologi, borse e quanto possedevano di prezioso. I vagoni di prima classe furono quelli su cui si gettarono specialmente gli spogliatori. Terminato lo spoglio, fecero scendere tutti i viaggiatori, e passarono in rassegna tutti i vagoni, levando i cuscini per praticare una minuziosa inchiesta. Pare che la quantità degli oggetti rubati sia discretamente importante; fu però singolare che, rovistando il vagone delle merci, non seppero trovare i valori che trasportava.

**Ferrovia aerea a Nuova York.** — Nei primi giorni del mese scorso venne inaugurata la ferrovia aerea, di cui abbiamo più volte parlato (V. n. 22 a. c.). Essa porterà il nome di *Metropolitan elevated Railroad.* Il servizio incomincia alle ore otto del mattino, e finisce alle otto di sera; ma, quando tutte le Stazioni saranno ultimate, il servizio si farà dalle sei del mattino fino a mezzanotte ed anche oltre.

Il giorno dell'inaugurazione, i treni si sono succeduti ad intervalli di tre, cinque e sei minuti.

Si crede che, durante il primo semestre, il numero dei viaggiatori non sarà che di 12 mila per giorno, ma che in seguito aumenterà nella proporzione di 1000 al mese. Alla Stazione della 58ª strada, in poche ore del primo giorno dell'apertura si erano acquistati 1500 viglietti in pacchi da famiglie che pensano servirsene più tardi. È noto che agli Stati Uniti è uso di fare acquisto anticipatamente dei viglietti ferroviarii. E questo uso fu pure adottato per i viglietti d'ingresso all'Esposizione universale di Parigi, con grande soddisfazione dei frequentatori.

I viaggiatori della ferrovia aerea non hanno trovato altro incomodo che quello di dover salire un gran numero di gradini, esposti ai raggi del sole cocente; ma a questo inconveniente si rimedierà con facilità, facendo coprire quelle rampe da un tetto leggero. La salita, è vero, non potrà essere soppressa, ma è evidente che bisogna ascendere per andare in cerca d'una ferrovia aerea, come bisogna discendere per trovarne una sotterranea.

L'Impresa della ferrovia aerea ebbe a lottare moltissimo con tutte le Società, che provvedono al trasporto dei viaggiatori in città, e particolarmente colle Imprese dei *tramways*, ma alla fine giunse a trionfare di tutti gli ostacoli ed a provvedere di un utile e sollecito mezzo di trasporto una città tanto attiva, quale è Nuova York.

## Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma.** — Nella seduta del 1° corr. al Consiglio comunale di Roma venne discussa e risoluta la questione del concorso, domandato dal Governo, per la Piazza d'Armi fuori di porta del Popolo.

Il consigliere sig. Gabet chiese che la proposta fosse votata per divisione. Egli osservò che, mentre tutti sono d'accordo nel concorrere per la formazione della Piazza d'Armi, non lo erano parimenti per l'esecuzione del piazziale intorno al tempietto del Vignola e del viale che da questo metterebbe alla piazza.

Dopo brevi osservazioni di parecchi altri consiglieri, la proposta fu messa ai voti per divisione. La prima parte, che fu approvata, è così formulata:

« Spesa di lire 218,400, come quota di concorso del Comune di Roma, per la costruzione di una Piazza d'Armi, nella località detta *Villa Inghirami* fuori la Porta Flaminia, in conformità del progetto e piano di esecuzione redatto dal Genio militare ».

La parte respinta era la seguente:

« Spesa di lire 198,400 per l'esecuzione del piazzale attorno al Tempietto del Vignola sulla Flaminia, e del viale che da questo luogo, seguendo il piede dei Parioli, metterà alla Piazza d'Armi lungo il suo lato meridionale ».

**Lavori al Tevere.** — Leggesi nella *Libertà* del 6: L'Impresa Sismondo ha l'appalto dello sgombero dei ruderi esistenti nell'alveo del fiume. Questo lavoro era stato previsto dal Genio civile in circa 60 mila metri cubi da demolire; invece, attesi i calcoli non abbastanza esatti, ammonterà a circa 100 mila metri cubi, se pure non raggiungerà il doppio della cifra prevista.

I lavori eseguiti finora dall'Impresa consistono nella rimozione delle briglie di Sisto IV, esistenti sotto le arcate estreme del ponte restaurato da questo papa. La briglia sulla riva destra è stata rimossa l'anno scorso, quella di sinistra si sta rimovendo in questi giorni.

Questo lavoro ha presentato difficoltà grandi, delle quali il pubblico poco o nulla si è avveduto; ma ciò non toglie che un lavoro considerevole si sia fatto.

Il Genio civile ha poi côlto l'occasione propizia del vuoto fatto sotto l'arcata estrema della sponda sinistra del ponte, ed ha addossata all'Impresa Sismondo, con uno speciale contratto, il lavoro di fondazione del muraglione di sostegno del Lungo Tevere, per circa 40 metri di lunghezza a destra ed a sinistra di questo ponte.

La profondità assegnata allo scavo di queste fondazioni

sarà di circa sei metri sotto il livello del fondo del fiume; di guisa che lo scavo essendo abbastanza progredito, fra qualche giorno avremo il piacere di veder sorgere i primi metri lineari dei nuovi muraglioni che dovranno sostenere il Lungo Tevere.

L'Impresa Sismondo ha di già rimosso una delle pile dell'antico ponte Sublicio, vicino a Ripa grande; attualmente prosegue il lavoro di demolizione delle altre pile. Questo lavoro difficile è stato fatto mediante mine di dinamite, e con alcuni mezzi meccanici provvisti dall' Impresa.

Questi mezzi meccanici consistono in uno spezza-roccie, pesante circa 4 tonnellate, mosso da una macchina a vapore; e di una potente draga, della forza di 120 cavalli. Colla draga si scavano e si raccolgono nell'alveo del fiume le terre, le roccie ed i travertini già sminuzzati considerevolmente dalle mine; il lavoro della draga prosegue a misura che le pile subacquee del ponte sono fatte saltare in aria. Le terre di scarico, i travertini ed i sassi vengono caricati dalla draga su tante barche o zattere, le quali, rimorchiate dal vapore, li trasportano al di là del ponte di San Paolo, dove l'Impresa ha formato un luogo di deposito. Un piccolo binario stabilito sulla riva del fiume serve al trasporto delle terre, che vengono depositate in un vasto campo.

**Porto di Napoli.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 6 corr., ha approvato senza osservazioni il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. È autorizzata la spesa straordinaria di L. 550,000 per sistemare la calata esterna del molo di San Gennaro nel porto di Napoli.

« *Art.* 2. La detta somma sarà stanziata in apposito capitolo dei bilanci del Ministero dei lavori pubblici, e ripartita nel modo seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Anno 1879 | . . . . . . . . . . | L. 150,000 |
| Id. 1880 | . . . . . . . . . . | » 290,000 |
| Id. 1881 | . . . . . . . . . . | » 200,000 |

« *Art.* 3. Le opere da eseguirsi, per effetto dell' art. 1° sono dichiarate di pubblica utilità.

« *Art.* 4. Nel bilancio dell'entrata saranno dal 1879 in poi inscritte, sotto il capitolo apposito, le quote dovute dagli enti morali cointeressati, a titolo di concorso nella sovraindicata spesa, in conformità della legge sulle opere pubbliche del 2 marzo 1865, n° 2248, allegato *F* ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ebbe voti favorevoli 175, contrarii 81.

**Servizii di navigazione.** — Il Ministero degli affari esteri ha annunciato che, mediante note scambiate li 20 e 26 del p. p. mese tra l'Ambasciatore di S. M. in Parigi e il Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro *ad interim* degli affari esteri della Repubblica francese, la Convenzione di navigazione del 13 giugno 1862, vigente tra l'Italia e la Francia, è stata prorogata a tutto il 31 dicembre 1878.

**Concessione di derivazione d'acqua.** — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il R. Dec. del 24 giugno p. p., con cui, vista la domanda del Consorzio di irrigazione, costituitosi volontariamente, con atto pubblico del 19 dicembre 1876, allo scopo di ottenere la facoltà di praticare una derivazione d'acqua dal fiume Tagliamento, per valersene insieme a quella del fiume Ledra, concessa da risoluzione del cessato Governo austriaco del 30 maggio 1858, per irrigare l'Agro friulano, che si distende fra il Tagliamento e il Torre, provincia di Udine, e per servire ad usi domestici e forza motrice; è fatta facoltà al predetto Consorzio di praticare la progettata derivazione d'acqua dal fiume Tagliamento e dal fiume Ledra, nella quantità non eccedente metri cubi 17 50 al minuto secondo; dei quali, metri cubi 7,50 saranno deviati dal Tagliamento e gli altri dal Ledra, da cui le acque verranno in seguito estratte e diramate per irrigare l' indicato Agro friulano e per servire agli altri usi sovraccennati.

E tale concessione, in quanto alle acque del Ledra, viene accordata a perpetuità, e senza correspettivo, ai termini ed in esecuzione della sovrana risoluzione del cessato Governo austriaco in data 30 maggio 1858 ; ed in quanto alle acque del Tagliamento, per anni novanta, a partire dal 1° luglio 1878, mediante l'annua prestazione a favore delle finanze dello Stato di lire duecento, e sotto l' esatta osservanza delle singole condizioni assunte coll'atto di sottomissione passato dal Consorzio richiedente il 30 marzo 1878 avanti la Prefettura di Udine.

È revocata poi la concessione fatta prima col R. Decreto 2 febbraio 1873, n. 1288, alla Commissione promotrice che erasi istituita in Udine per lo stesso scopo.

**Concessioni di miniere.** — La *Gazz. Uff.* del 1° corr. annuncia che S. M., con R. Dec. del 13 giugno p. p., ha concesso la miniera di zolfo detta *Morcia*, sita nel territorio dei Comuni di Lunano, Sassocorvaro e Pian di Meleto, circondario di Urbino (provincia di Pesaro e Urbino), al sig. Agostino Cangiotti, domiciliato in Urbino.

Nella stessa udienza, S. M. ha pure firmato il decreto, col quale ai signori barone Francesco Rossi, Antonio ed Efisio Nonnis è fatta concessione della miniera di piombo e argento detta *Sa Mena de S' Oreri*, in Comune di S. Fluminimaggiore (provincia di Cagliari).

E con R. Decreto del 6 detto mese, fu concesso al signor Pietro Damioli di Schio la miniera di ferro detta *Terzana Alta*, da esso scoperta nel Comune di Pisogne (provincia di Brescia).

— La *Gazz. Uff.* del 3 corr. annuncia che con Regio Decreto in data 6 giugno p. p. è stata concessa ai signori dott. Francesco Armando Buhl, dott. Eugenio Buhl, e dottor Andrea Federico Deinhard la miniera di zolfo detta *Percozzone*, posta nei Comuni di Pergola e Sassoferrato (provincie di Ancona e Pesaro e Urbino).

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 3 giugno p. p. (*Gazz.* del 25 d.o mese) la Società inglese sedente a Londra col titolo *The Assurance Corporation*, è abilitata ad operare nel Regno, con sede a Genova, avendo destinato per le operazioni da farsi in Italia l'intero suo capitale di lire sterline 895,550, ed avendo investito L. 50,000 in cartelle del Debito pubblico italiano e vincolate a favore del Governo e degli assicurati italiani.

— Con R. Decreto del 19 maggio scorso (*Gazz.* sudd.), la Cassa di risparmio e prestito, sedente in Badia di Polesine col titolo di *Cassa di prestiti e risparmii della Società operaia di Badia*, è autorizzata, e n'è approvato il regolamento-statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa di risparmio di Piedimonte d'Alife (provincia di Caserta).

**Inchiesta agraria.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 5 corr., ha approvato senza osservazioni il progetto di legge seguente:

« *Art.* 1. In aumento alla spesa di lire 60,000 autorizzata con legge del 15 marzo 1877, n. 3730, per provvedere ad una inchiesta agraria e sulle condizioni della classe agricola in Italia, è autorizzata una spesa straordinaria di lire 125,000 da inscriversi nel bilancio dell' anno 1880 a titolo di fondo da erogarsi *principalmente* in premii per monografie a concorso, il cui programma verrà bandito dalla Giunta per la inchiesta agraria.

« *Art.* 2. Il termine di due anni, stabilito dall'accennata legge del 15 marzo 1877, n. 3730, per la presentazione al Parlamento dei documenti e della Relazione sull'inchiesta, è prorogato ad anni quattro, a datare dalla promulgazione della presente legge ».

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ebbe 198 voti favorevoli, e 52 contrarii.

**Lavori edilizii in Milano.** — È pervenuto al Municipio di Milano il Reale Decreto, che approva l'acquisto delle case Colombo, Micheloni e consorti in piazza del Duomo per la continuazione del lato settentrionale di quella piazza, come da contratto fra il Comune e la Casa Tonet di Vienna.

Un nuovo ponte sta per essere costruito in pietra sul torrente Seveso, fuori di Porta Nuova, in corrispondenza al prolungamento delle vie Americo Vespucci e Marco Polo. È lavoro dell'Ufficio tecnico civico, e dicono sia ben riuscito.

**Edificii scolastici.** — Il Senato, nella seduta del 7 corr., approvò senza osservazioni il progetto di legge per la costruzione di edificii per l'istruzione obbligatoria, che abbiamo già riferito. Allo scrutinio segreto, questo progetto ottenne voti favorevoli 51, contrarii 21.

**Dogana Centrale di Milano.** — Nella stessa seduta, il Senato approvò pure senza osservazioni il progetto di legge per la Dogana centrale di Milano, già riferito. Allo scrutinio segreto, questo progetto ebbe voti favorevoli 68, contrarii 7.

**Terzo Congresso degli ingegneri ed architetti italiani.** — La Commissione ordinatrice del 3° Congresso degli ingegneri ed architetti italiani, da tenersi in Napoli nel settembre del 1879, avverte che il termine per la presentazione dei quesiti è prorogato fino a tutto settembre corrente anno, e quello per pubblicare la scelta dei quesiti è del pari prorogato a tutto gennaio 1879.

**Concorso per edificio artistico a Torino** — La Giunta municipale di Torino ha aperto un concorso per la presentazione di un *Progetto di edifizio provvisorio per sede dell'Esposizione Nazionale artistica,* da tenersi in Torino nel mese di aprile 1880, secondo il programma ostensibile presso lo stesso Municipio.

Il concorso è aperto sino a tutto il 21 agosto p. v., ed i progetti dovranno essere presentati al civico Ufficio d'arte.

Al progetto che sarà giudicato il migliore, sarà corrisposto un premio di L. 3000. A quello che, dopo il primo, vi si fosse maggiormente accostato, sarà assegnato il premio di L. 1500.

Tutte le carte costituenti i progetti premiati spetteranno all'Amministrazione municipale, la quale si riserva ogni facoltà di disporre per l'eseguimento nel modo che crederà del suo interesse.

Qualora la Commissione giudicasse che nessuno dei progetti presentati abbia lodevolmente adempiuto le condizioni del programma, non si farà luogo ad aggiudicazione di premio, e si bandirà un nuovo concorso.

**Studii idraulici.** — Il 4 corr. dice la *Gazzetta Ferrarese,* trovavansi nella nostra città cinque giovani ingegneri inglesi, allievi della Università di Oxford, mandati in Italia a studiarvi i nostri sistemi idraulici.

Erano forniti di una credenziale del Ministro dei lavori pubblici, al quale erano stati raccomandati dal Governo inglese; e furono oltremodo soddisfatti della squisita gentilezza colla quale furono accolti dai nostri ingegneri, coi quali visitarono gli importanti lavori idraulici della nostra provincia.

**Il varo del « Dandolo ».** — A questa solennità, che oggi ha luogo alla Spezia, intervengono il Re, la Regina ed alcuni Principi Reali. Le notizie che si hanno sul *Dandolo* sono le seguenti: la gigantesca nave è tutta in ferro, e costò tre anni di lavoro coll'impiego di 450 operaj al giorno. Il peso del ferro è di 12,000 tonnellate, compresi, s'intende i quattro cannoni e la corazza grossa 55 centim.

Le macchine che spingono la nave sviluppano una forza di 7,000 cavalli.

Il costo complessivo è di 13 milioni.

Dopo il varo, sulla piazza dell'Arsenale, sarà inaugurato il monumento al generale Domenico Chiodo.

**Navigazione sul Lago Maggiore.** — La Camera dei deputati, nella seduta del 6 corr., approvò senza osservazioni il seguente progetto di legge:

« *Art.* 1. Sono approvati la Convenzione stipulata il 27 giugno 1877 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, rappresentanti l'Amministrazione dello Stato, ed i signori Angelo e Francesco fratelli Mangili, per la concessione ai medesimi del servizio di navigazione a vapore sul Lago Maggiore, non che l'atto addizionale stipulato in Roma il 22 giugno 1878.

« *Art.* 2. Sono aboliti i diritti di approdo alle sponde murate e gradinate d'Arona, stabiliti dai numeri 1 e 2 dell'art. 3 del regio Decreto 3 ottobre 1855, num. 1115. »

Allo scrutinio segreto, questo progetto di legge ebbe voti favorevoli 205, contrarii 51.

**Corso legale dei biglietti bancarii.** — La *Gazz. Uff.* del 30 giugno p. p. ha pubblicato il R. Decreto dello stesso giorno, con cui è sancita e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, in vista della quale il termine per la cessazione del corso legale dei biglietti proprii degli Istituti di emissione, indicati nell'art. 1 della legge 30 aprile 1874, è prorogato fino al 30 giugno 1879.

Finchè dura il corso forzoso, la moneta di bronzo potrà essere adoperata sino a lire 2 in qualsiasi pagamento eseguito dallo Stato. Potrà anche essere versata in ragione dell'uno per cento in ogni pagamento fatto allo Stato, eccetto pel pagamento dei titoli di qualunque sorta emessi dallo Stato, ed esclusi i dazi doganali ed i pagamenti dovuti in oro ed argento.

Inoltre, parimenti finchè dura il corso forzoso, il Tesoro dello Stato potrà adoperare la moneta di bronzo nei pagamenti relativi a stipendi, pensioni ed assegni personali fissi, fino alla concorrenza dell'uno per cento di ciascun pagamento, quand'anche tale quota percentuale ecceda due lire.

Sarà ritirata dalla circolazione una somma di biglietti di 50 centesimi, corrispondente alla maggiore quantità di moneta di bronzo messa in circolazione. I biglietti ritirati non potranno essere rimpiazzati da biglietti d'altri tagli.

Non più tardi della fine di febbraio dall'anno 1879, il Governo del Re dovrà presentare al Parlamento un progetto di legge sul riordinamento della circolazione cartacea e degli istituti di emissione.

Nello stesso termine sarà presentata al Parlamento una speciale relazione sulla quantità di biglietti di 50 centesimi ritirati, e sull'andamento della circolazione della moneta di bronzo.

**Tariffe postali.** — Con R. Decreto del 19 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 24) le tasse da riscuotersi nel Regno d'Italia per la francatura delle corrispondenze a destino della Colonia Britannica del Canadà, testè ammessa nell'Unione generale delle poste, sono fissate come segue:

A 40 centesimi per le lettere e per porto di 15 grammi;

A 8 centesimi per le carte d'affari manoscritte, i campioni di merci, le gazzette e le stampe, e per porto di 50 grammi.

La tassa delle lettere non franche, provenienti dall'anzidetta Colonia e destinate nel Regno d'Italia, è fissata a 80 centesimi pel porto di 15 grammi.

Il presente decreto ebbe effetto dal 1° luglio corrente.

**Ufficii telegrafici.** — Il 23 giugno p. p. in Belpasso (provincia di Catania) ed il 25 al Mussotto (provincia di Cuneo) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 1° del corrente in Groppello Lomellina (provincia di Pavia) e in Nociglia (provincia di Lecce), ed il 2 in San Salvatore Monferrato (provincia di Alessandria), è stato aperto un Ufficio telegrafico come sopra.

**Esperienza telefonica e fonografica.** — Questa mane, scrive il *Figaro* del 3, all'Esposizione, nella sezione della telegrafia, davanti ai giurati, ebbe luogo la prima esperienza del telefono combinato al fonografo.

Dopo che l'esperimentatore ebbe parlato per parecchi minuti fra Versailles ed il Campo di Marte, mediante il fonografo Bell ed Edison, sulla imboccatura del fonografo venne messo un telefono, che fece udire a Versailles le parole che, una mezz'ora prima, erano state *incise* a Parigi.

Poi l'interlocutore di Versailles cantò in un fonografo, e, mediante un telefono, quella canzone fu registrata sul fonografo di Parigi, e ripetuta quindi più volte in mezzo agli applausi dell'uditorio ufficiale.

Questa esperienza telefonica e fonografica è la prima di questo genere che siasi fatta dopo l'invenzione di quelle due sorprendenti macchine.

**Telegrafia aerea.** — Il *Telegraphic Journal* scrive che il prof. Loomis, distinto astronomo degli Stati Uniti, è riuscito ultimamente a telegrafare per mezzo delle correnti elettriche, senza adoperare del filo per compiere il circuito. Gli esperimenti hanno avuto luogo fra la vetta di due alte montagne della Virginia occidentale, distanti 16 chilometri l'una dall'altra. Egli rialzò un aquilone da ciascuna vetta, sostituendo allo spago usuale del filo di rame, ed i segnali si scambiarono fra i due aquiloni, stabilendo od interrompendo la loro comunicazione colla terra. Il professor Loomis ha osservato la continua presenza di correnti aeree, tranne nei rapidi cambiamenti di temperatura. Dicesi che egli si proponga di provare questo nuovo modo di telegrafare fra le Alpi e le Montagne Rocciose. Non è possibile ora di apprezzare le conseguenze di questa impresa nel caso di riuscita.

**Congresso agricolo internazionale.** — Scrivono da Parigi, 29 giugno, alla *Gazz. Uff.* del Regno:

Dal 10 al 21 giugno si tenne qui il Congresso internazionale di agricoltura, il quale non sarà senza frutto, tanto per le materie di alta importanza agraria ed economica che trattò, quanto per gli uomini eminenti che vi presero parte. Oltre ai più rinomati agricoltori della Francia, vi erano delegati e rappresentanti governativi della Germania, dell'Inghilterra, dell'Australia, dell'Austria, del Belgio, del Canadà, della Danimarca, della Spagna, degli Stati Uniti d'America, del Giappone, dell'Olanda, della Russia, della Svezia, della Svizzera, delle Indie, del Perù, ecc.

Rappresentava il Governo italiano, per incarico avutone dal R. Commissario generale, il prof. dott. Ohlsen, il quale ebbe la soddisfazione di vedere accolte ed approvate tutte le proposte da lui presentate.

Le adunanze generali del Congresso si tennero nella gran sala del palazzo dell'Esposizione al Trocadero, mentre che le sedute delle diverse sezioni avevano luogo nel palazzo delle Tuileries.

Terminate le sedute del Congresso, si fecero tre escursioni scientifico-agrarie di grandissimo interesse nei dintorni di Parigi. Ebbe luogo anche, in onore del Congresso, un gran banchetto internazionale degli agricoltori al Grand-Hôtel, al quale, oltre a molte autorità, vennero invitati tutti i delegati e rappresentanti governativi degli Stati che presero parte al Congresso internazionale di agricoltura.

Non tacerò che nelle parti dell'Esposizione che comprende le materie tessili ebbi campo di osservare, fra una grande varietà dei prodotti delle colonie inglesi, francesi ed olandesi, un'importante raccolta di fibre, filati e tessuti del *ramiè*, d'una rara bellezza e fortezza. L'Italia, se vuole, troverà nella coltivazione di questa pianta una fonte abbondante di ricchezza.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## ESTRAZIONI

**Prestito della Città di Milano 1861.** — 64ª Estrazione del 1° luglio 1878:

*Serie estratte:*

3 70 255 329 428 533 556 602 606 652 704
732 776 980 1062 1074 1257 1535 1599 1613 1817 1861
1900 1957 1967 2128 2392 2498 2591 2624 2735 2799 2865
2933 2955 2986 3035 3059 3087 3163 3308 3402 3469 3558
3836 3898 3908 3921 4079 4198 4310 4352 4396 4563 4822
4874 4904 4937 4952 4982 5076 5134 5159 5221 5336 5609
5612 6013 6017 6040 6063 6503 6546 6585 6628 6713 6861
6956 7020 7095 7126 7204 7238 7248 7260 7271 7306 7336
7514 7564 7736 7792 7853 7966.

*Obbligazioni premiate.*

Premii da L. 1000.

| Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3 | 50 | 602 | 10 | 1062 | 6 | 1257 | 37 | 1817 | 21 | 2392 | 37 |
| 2735 | 44 | 2986 | 16 | 2986 | 43 | 3163 | 12 | 3558 | 48 | 3908 | 1 |
| 3908 | 6 | 4079 | 33 | 4563 | 50 | 4822 | 40 | 7095 | 24 | 7204 | 21 |
| 7271 | 37 | 7853 | 13. | | | | | | | | |

Premii da L. 500. Serie 4079 N. 11 Serie 5609 N. 7.
Premii da Lire 300 Serie 329 N. 13 Serie 7204 N. 38, Serie 7514 N. 37.

Premii da L. 200.

2933 12 3163 34 4396 15 4874 41 7260 37 7564 39

Premii da L. 150.

1900 9 1957 28 2735 48 5134 18 6503 26 7020 43 7204 27.

Premii da L. 100.

732 33 980 25 980 49 1062 11 1257 3 2735 18
2799 34 3921 24 5134 36 6546 10 7095 6 7260 11
7736 5.

Premii da L. 60.

70 18 255 18 255 44 329 44 428 23 428 44
652 40 732 38 776 20 776 25 1613 30 1861 43
1900 26 2498 17 2624 37 2799 5 2799 10 2799 42
2955 39 3035 5 3035 24 3035 46 3087 38 3163 2
3402 17 3558 44 3836 28 4310 14 4563 12 4563 41
4952 35 4982 24 5134 48 6013 39 6017 27 6063 7
6546 28 6546 36 6585 23 6713 26 6861 7 7204 6
7260 19 7271 35 7306 39 7306 43 7853 37 7966 17
7966 48.

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 94 Serie come sopra estratte sono rimborsabili con L. 47.

Il rimborso si fa a datare dal 1° gennaio 1879, salvo la competente ritenuta: a Milano, presso la Cassa Comunale; Brusselle, presso J. Errera Oppenheim; Francoforte sul Meno, presso A. Reinach; Parigi, presso Kohn Reinach e C.

La prossima estrazione avrà luogo il 2 gennaio 1879.

**Prestito a premii della Città di Venezia** — 37ª estrazione del 30 giugno 1878:

*Serie estratte.*

3 99 126 166 298 362 390 566 593
594 663 721 822 910 968 1147 1243 1302
1333 1452 1455 1811 1881 1930 2020 2031 2048
2155 2200 2233 2300 2409 2531 2594 2639 2782
3052 3258 3463 3493 3525 3548 3794 3932 4069
4119 4178 4192 4317 4386 4429 4436 4749 4751
4795 4887 4911 4924 4978 5014 5158 5183 5328
5539 5644 5652 5654 5708 5895 5907 5918 6003
6010 6082 6128 6280 6336 6436 6496 6553 6566
6599 6724 6762 6853 6921 7125 7427 7489 7589
7697 7742 7856 7922 8025 8093 8214 8528 8570
9082 9104 9110 9113 9164 9185 9200 9204 9358
9383 9501 9600 9729 9733 9787 10006 10024 10184
10196 10280 10291 10404 10409 10444 10578 10768 10800
10846 10847 10859 10882 10921 11086 11112 11155 11251
11256 11296 11396 11755 11769 11830 12010 12283 12366
12376 12386 12547 12695 12696 12708 12748 12855 12974
13050 13125 13238 13251 13271 13290 13442 13494 13597
14119 14134 14135 14279 14292 14342 14387 14558 14592
14643 14720 14761 14828 15018 15146 15170 15245 15281
15282 15315 15440 15526.

*Obbligazioni premiate:*

Premio da L. 25,000 Serie 4887 N. 5 da L. 500 Serie 9786 N. 16, da L. 250 Serie 8570 N. 6.

Premii da L. 100.

721 25 5652 16 6553 23 7125 6 7125 9 7742 15
7922 1 8025 15 9501 14 11769 10.

Vinsero L. 50 i numeri:

566 25 593 24 594 10 594 11 594 19 822 9
910 19 3499 20 4429 19 4749 6 4911 11 5183 5
5907 12 6003 2 6003 6 6003 10 6082 16 6280 13
6436 4 6724 10 7742 2 9358 3 9383 16 10024 10
10882 16 11296 12 12366 10 13125 19 13442 4 13442 5
14342 7 14828 2.

Tutte le altre Obbligazioni appartenenti alle 184 serie estratte, e che non vennero premiate, sono rimborsabili con L. 30 cadauna.

Il pagamento dei premii e rimborsi avrà luogo a datare dal 1° novembre 1878: a Venezia, alla Cassa municipale; Milano, figli Weill-Schott e C.; Firenze, F. Wagnière e C.; Parigi, Kohn Reinach e C.; Brusselle, J. Errera Oppenheim; Francoforte, A. Reinach; Berlino, J. Goldschmidt e C.

La prossima estrazione avrà luogo il 31 dicembre 1878.

## CONVOCAZIONI

**Società mineralogica Montesanto** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione della Commissione per la revisione dei conti.

# Avvisi d'Asta

Il 15 corr., presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Maratea, che dall'abitato del Comune mena al villaggio detto Acquafredda, per la presunta somma di L. 131,478.13. Deposito interinale L. 9000; cauzione definitiva L. 14,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Tortona (provincia di Alessandria), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di marciapiedi e rotaie, ricostruzione di fogne e sistemazione del selciato in alcune vie della città, per il presunto importo di L. 100,000. Deposito L. 6000 in valuta legale.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di acquedotti, con marciapiedi, bocchette e chiusini in alcune vie dell'antica Piazza d'Armi ed in altre vie della città, in diminuzione dell'importo di L. 37,087, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta e Capitolato visibili al civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta del Ponte, che dall'abitato di Montagano mette al Biferno per Limosano, della lunghezza di m. 11,187.28, per il presunto importo di L. 91,510.50. Deposito interinale L. 850 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 1700 idem.

— Il 20 d.o mese, presso il Municipio di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di edificii ad uso di deposito-franco, sistemazione della diga rettilinea in Livorno, ecc., in diminuzione del prezzo di lire 920,026, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Il 22 d.o mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, compreso tra il fiume Soleo presso Petilia Policastro e l'innesto colla strada nazionale suddetta presso S. Mauro, della lunghezza di m. 13,300, per la presunta somma di lire 323,930. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Poggioreale a San Cippirello, compreso fra la Sella del Pozzillo ed il Rivo Pernice al confine colla provincia di Palermo della lunghezza di m. 11,580, per la presunta somma di L. 175,612. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 5 arcate e relativi accessi sul fiume Sinno presso Valsinni (Favale), lungo la strada nazionale Sapri-Jonio, per la presunta somma di lire 273,416. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 18,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale dal Ponte sull'Enza, al Ponticello Bitta nella via Emilia, per l'annuo canone di lire 8,539.22. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 1205.92 in carta moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco di strada provinciale dall'Emilia al Ponte sull'Enza in Sorbolo, della lunghezza di m. 10,427, per l'annuo canone di L. 4,596.32. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 673.03 in carta moneta o rendita D. P.; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale dal Fiorentino al Modenese per lo Abetone, compreso fra Pistoia e le Piramidi al confine modenese, della lunghezza di m. 48,758, per la presunta annua somma di L. 24,000. Manutenzione dal 1° ottobre 1878 al 31 marzo 1887. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 750 di rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei civici fabbricati, per l'annuo importo approssimativo di L. 56,000. Manutenzione dal 1° dicembre 1878 al 31 marzo 1882. Condizioni d'asta e Capitolato visibili al civico Ufficio d'arte.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

## ANNUNZI

# AVVISO

Si reca a conoscenza dei Signori possessori di Obbligazioni 3 0[0 emesse dalla Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, che i tagliandi delle dette Obbligazioni maturantisi col 1° Luglio prossimo, sono sin d'ora pagabili per anticipazione a tutto il 30 Giugno corrente presso le solite Stazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, normalmente autorizzate, la Cassa Centrale in Milano, la Banca di Torino in Torino e la Banca Good Padoa e C. di Roma.

A partire poi dal 1° Luglio prossimo, il pagamento dei tagliandi di cui trattasi, verrà esclusivamente disimpegnato, fino a nuovo avviso, dalla Cassa Centrale in Milano, dalla Banca di Torino e dalla Banca Good Padoa e C. di Roma.

Milano, li 26 Giugno 1878.

La Maison CHAIX vient de faire paraître un **Guide-Itinéraire à l'Exposition universelle** que nous recommandons à nos lecteurs. Ce Guide, d'un format portatif et comprenant environ cent pages, dirige le visiteur au milieu de l'Exposition, en lui faisant suivre l'itinéraire le plus convenable pour tout voir sans perte de temps ni fatigue, et en lui signalant, dans chaque classe, les objets les plus intéressants. Un plan colorié, très-complet et assez étendu pour être très-clair, — le tableau des trains qui desservent le Champ-de-Mars, — et d'autres utiles renseignements, complètent ce petit volume, qui nous paraît appelé à rendre de réels services aux visiteurs de l'Exposition. — Prix : 1 fr. 50 c.

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

# SOCIETÀ DI MONTEPONI

**Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti.**

L'Assemblea generale degli Azionisti che, per seconda convocazione, doveva aver luogo il 16 febbraio p. p. essendo andata deserta, a norma di deliberazione del Consiglio d'Amministrazione è chiamata per terza convocazione, pel giorno 20 luglio corrente alle ore 2 pom., nei locali dell'ufficio d'Amministrazione, via Cavour, n. 41.

A norma dell'art. XVIII dello Statuto, le deliberazioni saranno valide qualunque sia il numero dei Soci intervenuti, e la somma totale delle Azioni che rappresentano.

Il deposito delle Azioni va fatto:

A TORINO, alla sede della Società, via Cavour, 41.

A GENOVA, presso i signori S. Tedeschi e Comp., via Orefici, 5.

Torino, 4 luglio 1878.

*Il Direttore*
**CATTANEO.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 17 Luglio 1878 N.° 29.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.


SOMMARIO DELLE MATERIE — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d' amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878 — *Giurisprudenza ferroriaria* — *Ferrovia del Gottardo. Memoria del Consiglio d' amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## SOCIETÀ ITALIANA
## PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878.

(*Continuazione* — V. N. 28).

### V. — **Spese dell'Esercizio** (*Rete Meridionale*).

Le spese ordinarie d'esercizio, compresa la quota a quello spettante sulle spese generali dell'Amministrazione centrale, e dedotte le spese per l'armamento, ascesero nel 1877, per la lunghezza di chilom. 1446 esercitati, a
L. 14,854,567.69 e, per chilometro, a . . . L. 10,272.86
Per lo stesso numero di chilometri in esercizio nel precedente anno 1876, tali spese erano salite a
» 15,341,716.87 e, per chilometro, a . . . » 10,609.76
quindi una diminuzione di
» 487,149.18 nella spesa complessiva, e di » 336.90
nella spesa chilometrica, cioè del 3.17 per 0[0.

Nel seguente specchietto trovasi indicata la ripartizione della spesa chilometrica e di quella del treno-chilometro fra i varii rami di servizio, in confronto colla spesa incontrata per ciascuno di essi nell'esercizio 1876:

| DESIGNAZIONE DEI RAMI DI SERVIZIO | SPESA CHILOMETR. 1877 | SPESA CHILOMETR. 1876 | SPESA del treno-chilom. 1877 | SPESA del treno-chilom. 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Spese gen. dell'Amm. Centr. . . . | 1,101.58 | 1,199.68 | 0,295 | 0,316 |
| Id. dell'Esercizio . . . . . | 586.08 | 603.88 | 0,157 | 0,159 |
| Movimento e Traffico . . . . . . . | 2,695.83 | 2,591.38 | 0,721 | 0,683 |
| Trazione e Materiale . . . . . . . . | 3,865.15 | 4,555.43 | 1,033 | 1,069 |
| Manutenzione e Vigilanza . . . . . | 1,719.86 | 1,844.04 | 0,460 | 0,486 |
| Spese generali dei Magazzini . . . | 304.36 | 315.35 | 0,081 | 0,183 |
| Totale . . . . . | 10,272.86 | 10,609.76 | 2,747 | 2,795 |

Alle spese ordinarie, che ammontarono nel 1877, come si é detto, a . . . . . . . . . . . . L. 14,854,567.69
aggiungendo quelle straordinarie e d'armamento, che sono ascese a . . . . . . » 1,562,261.69
si ha il totale delle spese di esercizio nella somma di . . . . . . . . . . . . » 16,416,829.38
mentre nel 1876 quelle spese erano salite a » 17,200,494.53

Risulta perciò una diminuzione di spese nel 1877 di . . . . . . . . . . . . » 783,665.15

Siffatta ragguardevole diminuzione è dovuta ai risparmii conseguiti nel consumo e nel prezzo del combustibile, nell'acquisto dei materiali per il mantenimento delle linee, e nelle spese dell'Amministrazione centrale.

### VI. — **Prodotti netti.**

Dalla somma dei prodotti lordi in . . L. 22,108,516.19
cui sono da aggiungere gli introiti varii in » 176,759.21
e così dal totale di . . . . . . . . . » 22,285,275.40
sottraendo le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, che abbiamo veduto ammontare a . . . . . . . . . . . . . . . » 16,416,829.38
risulta l'utile netto in . . . . . . . . » 5,868,446.02
L'utile netto del 1876 era stato di . . » 5,305,888.78

Si è dunque conseguito nell'esercizio 1877 un maggior utile di . . . . . . . . . » 562,557.24
dovuto alle economie fatte nelle spese.

### VII. — **Esercizio** (*Rete Calabro-Sicula*).

Fatta deduzione dell'imposta erariale, i prodotti delle linee costituenti la rete Calabro-Sicula, sopra la lunghezza media di chilom. 1105.55, sono saliti nell'esercizio del 1877 alla somma di
L. 7,302,591.94 e per chilometro a . . . . L. 6,605.39
Nel 1876, per la lunghezza media di chilom. 1003.93. erano stati di
» 6,181,067.69 e per chilometro di . . . . » 6,156.87
Ne risulta, a vantaggio del 1877, la somma di
L. 1,121,524.25 in complesso, e di . . . L. 448.52

per ogni chilometro, viene a dire del 18.14 p. 0[0 sul prodotto totale; del 7.29 p. 0[0 sul prodotto chilometrico.

Ecco ora in quale misura i prodotti si sono ripartiti tra le varie categorie di trasporto.

| DISTINZIONE DEI PRODOTTI | 1877 | 1876 | Aumento | Diminuzione |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori ordinarii e militari | 3,517,233.31 | 3,248,832.18 | 268,451.13 | » |
| Trasporti a G. V. | 589,819·91 | 533,138.10 | 56,681.81 | » |
| » a P. V. | 2,927,293.15 | 2,307,650.30 | 619,642.85 | » |
| Introiti diversi | 238,781.82 | 70,653.66 | 168,128.16 | » |
| Telegrammi | 29,413.75 | 20,793.45 | 8,620.30 | » |
| Totale degli aumenti nel 1877 L. | | | 1,121,524.25 | » |

Si è dunque avuto un aumento notevole su tutte le categorie, e segnatamente sui trasporti a piccola velocità.

Distinguendo i prodotti per linea. e ragguagliati a chilometro, ponendoli in confronto coi prodotti dell'anno precedente, si forma lo specchietto che segue:

| INDICAZIONE DELLE LINEE | Lunghezza media | | Prodotto medio chilometrico | | Aum. | Diminuzione |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1877 | 1876 | 1877 | 1876 | nell'anno 1877 a fronte del 1876 | |
| RETE CALABRESE. | | | | | | |
| Taranto-Reggio, Buffaloria-Cosenza | 411.54 | 475.01 | 3,849.66 | 3,329.97 | 519.69 | » |
| Eboli-Baraggiano | 45.75 | 38.35 | 5,784.16 | 4,149.18 | 1,634.98 | » |
| Torremare-Caloiano | 62.26 | 54.72 | 1,479.23 | 1.131.88 | 317.35 | » |
| RETE SICULA. | | | | | | |
| Palermo-Porto Empedocle | 151 | 137.65 | 10,055.39 | 8,477.47 | 1,577.92 | » |
| Messina-Catania | 95 | 95.00 | 14,991·29 | 15,628.80 | » | 634.51 |
| Catania-Leonforte-Licata | 160 | 123.20 | 10,693.15 | 10.584.91 | 108.24 | » |
| Catania-Siracusa | 87 | 87.00 | 3,711.35 | 4,856.58 | » | 1,145.23 |

Dal quale apparisce come l'aumento si estenda a tutte le linee, fatta eccezione delle linee Messina-Catania, Catania-Siracusa. La diminuzione sulla prima è dovuta al servizio dei viaggiatori; ma è da notare che nel 1876 avvenne uno straordinario movimento, in grazia delle feste celebrate in Catania per il ritorno delle ceneri di Bellini. La diminuzione sulla linea Catania-Siracusa, oltre a questa medesima causa, è dovuta alle frequenti interruzioni per guasti sopravvenuti alla strada.

Gli aumenti, che all'incontro si ebbero sulle altre linee, e segnatamenre sulla linea Eboli-Baraggiano, e sulla linea Palermo-Porto Empedocle, sono da attribuire alla cresciuta lunghezza, che ha sviluppato maggiormente i traffichi; ai raccolti migliori avuti nelle Calabrie, per rispetto alle Puglie; alla tolta interruzione della linea Palermo-Porto Empedocle, che, mettendo in comunicazione diretta le coste settentrionali colle meridionali dell'isola, ha permesso di estendere a tutta quella importante linea il servizio della piccola velocità; e finalmente, allo stabilimento di servizii a cavalli, che, mettendo in comunicazione le linee orientali colla centrale, ha naturalmente favorito il movimento dei viaggiatori.

È poi degno di nota che questi favorevoli risultamenti si sono conseguiti non ostante che in alcune linee, per le frequenti interruzioni cagionate al servizio da frane o da rotture di ponti, il movimento abbia necessariamente patito considerevole danno.

Il numero complessivo dei viaggiatori è stato nel 1877 di . . . . . . . . . . . . . . . » 1,727,925
mentre nel 1876 di . . . . . . . . . » 1,028,565

onde l'aumento di . . . . . . . . . » 99,360

è a dire del 6.10 per 0[0.

Quanto al prodotto, esso è riuscito nel 1877 di . . . . . . . . . . . . . L. 3,517,283.31

Confrontandolo con quello avuto nel 1876, che fu di . . . . . . . . . . . . » 3,248,832.18

risulta, a favore del 1877, l'aumento di . . » 268,451.13

ossia dell'8.26 per 0[0.

Se il prodotto ottenuto si ragguaglia al numero dei viaggiatori, si trova che, mentre nel 1876 il prodotto medio per viaggiatore è stato di . . . . . . . . . L. 1.99
esso è salito nel 1877 a . . . . . . . . . . » 2.04

coll'aumento di . . . . . . . . . . . . . . L. 0.05

è a dire del 2.51 per 0[0.

Se poi si sommano insieme le distanze percorse dai singoli viaggiatori, si ottiene per il 1877 il totale di Chil. 77,340,742, e quindi per ogni viaggiatore la distanza media di . . . . . Chil. 44.76

Nel 1876 la somma totale delle lunghezze dei viaggi era ascesa a Chil. 70,544,449, ciò che dava per lunghezza media di ciascun viaggio . . . . Chil. 43.31

Ne risulta pertanto l'aumento di Chil. 6,796,293 nel totale dei viaggi, che equivale al 9.63 per 0[0, e l'aumento per ciascun viaggio di . . . . . Chil. 1.45

è a dire del 3.35 per 0[0.

Resta da vedere come il movimento ed il prodotto si sono distribuiti nelle varie classi, in confronto colle corrispondenti quantità dell'anno precedente; ed a tale effetto giova lo specchietto che segue:

| | Viaggiatori a prezzo intero | | | Viaggiatori a prezzo ridotto | | | MILITARI od altri Viaggianti per conto dello Stato |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | 1ª Classe | 2ª Classe | 3ª Classe | |
| Numero dei viaggiatori 1877 | 35,110 | 240,298 | 1,024,259 | 10,978 | 78,432 | 221,611 | 117,237 |
| Numero dei viaggiatori 1876 | 34,577 | 223,255 | 943,357 | 10,398 | 76,200 | 234,235 | 106,543 |
| Aumento | 533 | 17,043 | 80,902 | 580 | 2,232 | » | 10,694 |
| Diminuzione | » | » | » | » | » | 12,624 | » |
| Prodotto dei viaggiatori 1877 | 224,845.43 | 757,794.90 | 1,766,897.73 | 52,062.76 | 201,483.96 | 324,576.49 | 189,622.04 |
| Prodotto dei viaggiatori 1876 | 203,660.46 | 678,355.06 | 1,645,653.64 | 41,909.78 | 202,507.48 | 312,717.15 | 164,028.61 |
| Aumento | 21,184.97 | 79,439.84 | 121,244.09 | 10,152.98 | » | 11,859.34 | 24,493.43 |
| Diminuzione | » | » | » | » | 1,023.52 | » | » |
| Prodotto medio per viaggiatore 1877 | 6.40 | 3.15 | 1.73 | 4.74 | 2.57 | 1.46 | 1.62 |
| Prodotto medio per viaggiatore 1876 | 5.89 | 3.04 | 1.74 | 4.03 | 2.66 | 1.34 | 1.54 |
| Aumento | 0.51 | 0.11 | » | 0.71 | » | 0.12 | 0.08 |
| Diminuzione | » | » | 0.01 | » | 0.09 | » | » |

Vi fu dunque aumento nel numero di viaggiatori d'ogni classe, salvo in quelli di terza a prezzo ridotto, dove la diminuzione abbastanza notevole è da attribuirsi al minor trasporto avvenuto nel 1877 di operaj e campagnuoli. Ove si escludessero gli operaj delle Imprese costruttrici dal conto comparativo, risulterebbe invece aumento anche in questa classe di viaggiatori.

Se guardiamo al prodotto, vediamo che tutte le classi sono in aumento, salvo che la seconda a prezzo ridotto, il che è da attribuire ai biglietti d'abbonamento.

Che se la terza classe a prezzo ridotto, malgrado il diminuito numero dei viaggiatori, ha dato aumento di prodotto, ciò vuolsi ascrivere al fatto che la diminuzione cade sulla categoria dei campagnuoli, che, viaggiando a corpi, godono di riduzioni maggiori, epperò danno, relativamente al numero, un tenuissimo introito.

Se guardiamo finalmente al prodotto dato in media da ciascun viaggiatore, lo troviamo cresciuto in tutte le classi, salvo che nella terza a prezzo intero, e nella seconda a prezzo ridotto. Causa dell'aumento fu il servizio a cavalli, che ha messo in comunicazione diretta i treni delle linee orientali della Sicilia colla linea centrale.

Passando a considerare i trasporti di bagagli e di merci a grande velocità, essi hanno dato:

| | | |
|---|---|---|
| nel 1877 | L. | 589,819.91 |
| nel 1876 | » | 533,138.10 |
| quindi l'aumento di . . . . . . . . . | L. | 56,681.81 |

viene a dire del 10,63 per 100.

Riportiamo nella tabella che segue, distinti nelle consuete categorie, i risultamenti dei due anni:

| Indicazione delle categorie | MOVIMENTO | | PRODOTTO | | Aum. | Dim. |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Unità | Quantità | 1877 | 1876 | sui prodotti del 1876 | |
| Bagagli . . . | Quintali | 27,143 | 74,792.97 | 71,294.31 | 3,498.66 | » |
| Cani . . . . . | Numero | 6,151 | 7,915.63 | 6,994.85 | 920.78 | » |
| Mercanzie . . | Quintali | 144,006 | 329,027.64 | 307,499.55 | 21,528 09 | » |
| Derrate alim. | id. | 82,506 | 93,186.74 | 81,445.68 | 10,741.06 | » |
| Bozzoli. . . . | id. | 321 | 1,986.77 | 2,171.68 | » | 184.91 |
| Valori . . . . | Lire | 11,157,484 | 6,125.59 | 4,603.01 | 1,522.55 | » |
| Veicoli e feretri . . . . | Numero | 74 | 2,438.56 | 2,185.76 | 252.80 | » |
| Bestiame. . . | Capi | 31,562 | 55,760.99 | 46,301.45 | 9,459.54 | » |
| Traspor. per conto Stato | Quintali | » | 18,585.02 | 10,641.78 | 7,943.24 | » |

Tutte le categorie furono dunque in aumento, non meritando di essere considerata la lieve diminuzione che si riscontra nei bozzoli. Ragioni dell'aumento, l'aumentata lunghezza delle linee e i migliori raccolti.

Nei trasporti a P. V., non tenuto conto di quelli di bestiame, che giova considerare a parte, si raggiunse nel 1877 la quantità di . . . . . . . quintali 4,682,845
mentre nel 1876 si sono avuti appena . » 3,604,682

quindi la differenza a vantaggio del 1877 di ben . . . . . . . . . . . quintali 1,078,163

un movimento cioè quasi di un terzo superiore a quello dell'anno precedente.

A quali mercanzie specialmente sia dovuto così ragguardevole incremento, apparisce dallo specchietto qui appresso:

| SPECIFICAZIONE DELLE MERCANZIE | Quantità trasport.e nel 1877 — Quintali | Aum. | Dim. |
|---|---|---|---|
| | | sui trasporti fatti nel 1876 — Quintali | |
| Bevande e spiriti . . . . . . . . . . | 99,121 | » | 11,823 |
| Bitume e pece . . . . . . . . . . | 793 | 52 | » |
| Cereali . . . . . . . . . . | 937,423 | 280,205 | » |
| Colori e materie coloranti . . . . . . | 39,330 | » | 39,249 |
| Combustibili { Carboni fossili . . . . . . | 123,574 | 25,217 | » |
| Combustibili { Carboni vegetali, legna da ardere | 103,478 | 45,054 | » |
| Concimi . . . . . . . . . . | 9,100 | » | 2,703 |
| Derrate { Alimentari . . . . . . . . | 401,979 | 58,455 | » |
| Derrate { Coloniali . . . . . . . . | 12,405 | 627 | » |
| Filati e tessuti . . . . . . . . . . | 16,456 | 2,702 | » |
| Materiale da costruzione { Legnami . . . . . . | 265,619 | 56,074 | » |
| Materiale da costruzione { Tufi, lava greggia, pietre, ecc. | 773,213 | 243,238 | » |
| Materie tessili greggie . . . . . . . . | 5,679 | » | 27 |
| Metalli { greggi . . . . . . . . | 17,581 | » | 3,165 |
| Metalli { lavorati . . . . . . . . | 82,720 | 21,208 | » |
| Minerali e prodotti minerali . . . . . . | 1,411,488 | 389.146 | » |
| Prodotti animali . . . . . . . . | 12,507 | 4,555 | » |
| Prodotti chimico-industriali . . . . . . | 13,091 | 4,537 | » |
| Prodotti e materie grasse . . . . . . | 43,062 | 7.000 | » |
| Prodotti vegetali . . . . . . . . | 81,400 | » | 43,379 |
| Stampati e carta . . . . . . . . | 2,410 | 702 | » |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte . . . . | 26,297 | » | 2,965 |
| Stracci ed avanzi . . . . . . . . | 44,149 | 13,503 | » |
| Trasporti per conto dello Stato . . . . | 86,235 | 47,084 | » |
| Merci diverse . . . . . . . . | 73,702 | » | 36,885 |
| Totali . . | 4,682,845 | 1,209,359 | 131,196 |
| A dedurre . . | | 131,196 | |
| Risulta a favore del 1877 l'aumento di quintali | | 1,078,163 | |

Come da questo specchietto si scorge, poche sono le categorie che abbiano subìto diminuzione, e pochissime quelle in cui la diminuzione possa dirsi di qualche importanza; sono in quest'ultimo novero i *vini* e gli *spiriti*, i *colori* e *materie coloranti*, i *prodotti vegetali*.

L'aumento avuto dai *minerali* è veramente ragguardevole, e da sè solo raggiunge il 38 per cento; più ragguardevoli ancora sono quelli avuti dai *cereali* e dai *materiali da costruzione*, toccando i primi il 42 per cento, i secondi il 40 per cento.

Hanno procurato il maggior movimento di *minerali*:

In partenza, le Stazioni di Assaro per tonn. 30,327; di Villarosa per tonn. 18,286; di Lercara per tonn. 13,633; di Raddusa per tonn. 12,673; d'Imera per tonn. 11,871; di Castrogiovanni per tonn. 11,821; di Comitini per tonn. 9,611; di Caldare per tonn. 8,619; di Campofranco per tonn. 7,708.

In arrivo, le Stazioni di Catania per tonn. 91,349; Porto Empedocle per tonn. 23,397; Palermo per tonn. 17,239.

Nei *cereali* si distinsero:

In partenza: Roccapalumba con tonn. 13,940; Romagnano con tonn. 5260; S. Caterina-Xirbi con tonn. 4956; Leonforte, Cammarata, Scanzano, Catania, Pisticci hanno fatto spedizioni superiori alle 3000 tonn.

Si distinsero in arrivo: Taranto per tonn. 20,600; Palermo per tonn. 16,981; Catania per tonn. 10,850; Termini per tonn. 8729; Eboli per tonn. 5715; Messina per tonn. 5062.

Le maggiori spedizioni di *materiali da costruzione* avvennero da Taranto (città e transito) per tonn. 14,864; da Bagheria per tonn. 11,491; da Catania per tonn. 9284; da Eboli (città e transito) per tonn. 7664.

I maggiori arrivi avvennero a Palermo (città e porto) per tonn. 9399; a Romagnano per tonn. 7536; a Catania per tonn. 6609; a Torremare per toun. 6245; a Cotrone per tonn. 4013.

Dopo questo rapido cenno sui più importanti cespiti del movimento avvenuto sulla rete Calabro-Sicula, faremo rilevare come il viaggio medio per tonnellata di merce a pagamento ordinario sia stato nel 1877 di chil. 71, uguale a quello ottenuto nel 1876.

Quanto al prodotto medio pe[illegible]ollata-chilometro, esso è stato per i trasporti a pagamento ordinario di
L. 0,084, mentre era salito nel 1876 a
» 0,085 onde la diminuzione di

L. 0,001, pari all'1.18 per cento. — Per i trasporti a conto

dello Stato, il prodotto medio per tonnellata-chilometro è riuscito nel 1877 di . . . . , . . . . . L. 0,0590
mentre è stato nel 1876 di . . . . . . , . . » 0,0607

quindi la diminuzione di . . . . . . . . . L. 0,0017

ossia del 2.70 per cento.

Resta a dirsi dei trasporti di bestiame; ed anche questi, a differenza di quanto era avvenuto nei due esercizii precedenti, hanno avuto aumento. Lo specchietto qui appresso dà conto particolareggiato del movimento nelle due annate 1876 e 1877:

| Distinzione del bestiame | Modo di Spedizione | Grande V. 1876 Capi | Grande V. 1877 Capi | Piccola V. 1876 Capi | Piccola V. 1877 Capi | Totale 1876 Capi | Totale 1877 Capi |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bestiame grosso | Spediz. ordin. a vagone comp. | 10,910 | 13,510 | 4,534 | 5,277 | 15,444 | 18,787 |
| | Spediz. ordin. per capo . . . . | 2,623 | 2,016 | 235 | 235 | 2,880 | 2,351 |
| | Totale . . | 13,533 | 15,526 | 4,791 | 5,512 | 18,321 | 21,038 |
| | Spedizioni per conto dello Stato . . . . . | 462 | 619 | » | » | 462 | 619 |
| Bestiame piccolo | Spediz. ordin. a vagone comp. | 8,398 | 15,759 | 12,770 | 9,815 | 21,168 | 25,574 |
| | Spediz. ordin. per capo . . . . | 903 | 277 | 56 | 146 | 959 | 423 |
| | Totale . . | 9,301 | 16,036 | 12,826 | 9,961 | 22,127 | 25,997 |
| | Totale generale . . | 33,296 | 32,181 | 17,617 | 15,473 | 40,913 | 47,654 |

L'aumento è dunque stato di 6741 capi, ossia del 16.48 per cento, ed è dovuto ai trasporti di piccolo bestiame a grande velocità.

Rispetto al prodotto, esso fu nel 1877 per la grande velocità di . . . L. 55,760.90, per la P. V. di L. 12,122.75
era stato nel 1877
per la G, V. di » 46,301.45, per la P. V. di » 11,358.47

Ne risulta l'aumento
di . . . . . L. 9,459.45 e quindi del 20.39 per 0[0]
per i trasporti a G. V., e di . . . . . . . L. 264.28
per i trasporti a P. V., ossia del 2.23 per 0[0].

*(Continua)*

## GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

*Sulla competenza dei Tribunali nelle controversie fra le Amministrazioni ferroviarie ed il personale dipendente.*

Nel n° 8 del 1877 di questo giornale, ed altri successivi, abbiamo trattata la grave questione, accennata in epigrafe, plaudendo ad un' autorevolissima sentenza della Cassazione Napoletana, che proclamava la massima: « dovere i demeriti, ed in genere il trattamento degli impiegati delle ferrovie, come le promozioni ed altri provvedimenti affini, essere disaminati dal Consiglio d'amministrazione, senza adire i Magistrati ordinarii »; e francamente esternavamo la nostra convinzione, essere il sistema contrario disastroso per le grandi Amministrazioni, illegale e sovvertitore di quel principio d'ordine e d'autorità che l'interesse pubblico vuole sia mantenuto intangibile.

Gli è quindi con sentita soddisfazione che abbiamo visto la Cassazione Torinese, nella sentenza 19 giugno 1878, nella causa della Società dell' Alta Italia contro l' impiegato R., dare la mano a quella di Napoli, affermando senza ambagi che « la illegalità della sentenza denunciata si fu palese a prima vista, solo che si consideri che una Amministrazione di una vasta rete di ferrovie, quale è quella dell'Alta Italia, cui incombe tanta e così grave responsabilità, sarebbe ad ogni tratto inceppata nella sua azione, nè potrebbe più rispondere dell' andamento del servizio, qualora a decidere della legalità o meno dei suoi atti fosse, ad ogni tratto, chiamata l'Autorità giudiziaria ».

Tuttavia la Corte non credette di poter cassare la sentenza denunciata dalla Società dell'Alta Italia; ma ciò fu per l'*unico motivo* (si noti bene), che la eccezione d'incompetenza non era stata dalla Società formulata nel corso del 1° e 2° giudizio, e non fosse più proponibile in Cassazione: dichiarazione questa che sempre più ribadisce la massima, dalla Cassazione più volte solennemente proclamata

Così il risultato fu ottimo, perchè, senza immolare una vittima, fu mantenuto salvo un grande principio.

Meno fortunato, per contro, del suo collega R. fu l'ex impiegato O., il quale con recentissima sentenza vide respinte le sue istanze dalla Corte d' Appello di Milano, « perchè è incompetente l'Autorità giudiziaria a discutere e decidere sovra provvedimenti disciplinari impartiti dal Consiglio d'amministrazione d'una Società ferroviaria ».

Sarebbe stata certamente men dura la vita delle Amministrazioni ferroviarie, ed in ispecie quella dell'Alta Italia, se questa giurisprudenza avesse, a tempo, prevalso. Ma conviene pur ammettere che l'equivoco forse fu provocato dal sistema tenuto in giudizio dalle Società. Ripugnava a queste l' opporre nudamente, ed in modo perentorio, l'incompetenza dell'Autorità giudiziaria, per non parere di voler con ciò sottrarsi a dare tutte quelle giustificazioni che possedevano amplissime.

Anche però siffatto lento maturarsi della controversia non fu senza giovamento, perocchè tanto più autorevole e definitivo si presenta ora il responso della suprema Magistratura.

*Avv.* G. E. G.

## FERROVIA DEL GOTTARDO

MEMORIA *del Consiglio d'amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa.*

*(Continuazione — V. N° 28)*

*Riporto* Fr. 4,641,791

7. Le indicazioni della perizia dell'Ufficio tecnico centrale relative agl'*interessi delle spese di costruzione per tutta la durata di questa*, furono da noi sottoposte ad una revisione completa, avuto riguardo alla determinazione del saldo debitore degli interessi che si ebbero a ricevere ed a pagare sino al presente: secondo le epoche in cui i versamenti di sovvenzione degli Stati interessati saranno effettuati, in conformità a quanto è convenuto su tale proposito nel trattato internazionale del giugno 1869, nel protocollo finale della Conferenza internazionale del giugno 1877, nonchè il 5 settembre 1877 tra i delegati degli Stati sovvenzionanti; ed

*Da riportare* Fr. 4,641,791

*Riporto* Fr. 4,641,791

infine dal punto di vista del periodo calcolato pel compimento della rete ristretta, come su quello della successione dei lavori e della ripartizione delle spese in tale periodo. Tale revisione, fatta in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale, che già oltrepassava di fr. 3,639,237 quella della Conferenza internazionale pel capitolo: « Interessi durante la costruzione », recò un nuovo aumento di » 850,957

8. Nella perizia dell' Ufficio tecnico centrale è stata levata dalle spese di costruzione una somma di fr. 1,000,000, quale importo presuntivo dei *prodotti netti dell'esercizio delle linee ticinesi di pianura durante il periodo di costruzione*. Noi abbiamo ridotto tale importo alla metà, cioè a fr. 500,000.

I risultati sinora conosciuti dell' esercizio delle linee ticinesi di pianura sono i seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| 1875. Saldo creditore, secondo i conti, | fr. | 56,860.28 |
| 1876. Saldo debitore, id. | » | 33,357.92 |
| 1877. Saldo debitore, id. | » | 230.93 |
| Saldo creditore pel triennio 1875, 76 e 77 | » | 23,271.43. |

Si può ammettere come certo che i prodotti delle linee ticinesi di pianura, che sono in esercizio, aumenteranno allorchè saranno incominciati i lavori che restano ancora da fare. Questo aumento di prodotti può essere valutato in circa fr. 2,300 al chil. e per anno, il che pel resto del periodo di costruzione dà una somma totale di circa fr. 500,000, piuttosto più che meno. La differenza dunque in meno di . . . » 500,000
in confronto della perizia dell' Ufficio tecnico centrale deve necessariamente trovar posto tra le modificazioni che importano un aumento di tale perizia.

9. Come « garanzia pegl'interessi del Capitale-Obbligazioni di 80 milioni di fr. durante i primi anni che seguiranno l'apertura all'esercizio della intera rete », e durante i quali il traffico non avrà ancora potuto prendere il suo normale sviluppo, noi abbiamo calcolato un fondo di riserva, che all' epoca dell' apertura della linea di transito sarà formato di . . » 4,520,000
da prendere sul capitale di costruzione. Questo fondo di riserva basterebbe, nel caso poco probabile in cui ciò fosse necessario, a contribuire al servizio degl'interessi del capitale-Obbligazioni per 3 0|0 durante il primo anno d'esercizio, 2 0|0 durante il secondo anno, ed 1 0|0 durante il terzo.

Non si deve dimenticare che la necessità di una misura di questo genere è stata accennata nella Conferenza internazionale del giugno 1877, ma che nessun importo relativo è stato calcolato nella perizia della detta Conferenza.

10. Noi crediamo poter ammettere che gli azionisti della ferrovia del Gottardo rinuncieranno in favore della Società, cioè a loro proprio favore, poichè la Società si compone di azionisti, al beneficio del « *terzo dell' economia che sarà realizzata nell'esecuzione del gran tunnel*, non compresa la muratura, ma compresa la soprastruttura a doppio binario, *di fronte al prezzo di fr.* 3,723 *al metro previsto nella perizia* ».

La Conferenza internazionale e l'Ufficio tecnico centrale sono evidentemente partiti da questa medesima supposizione, poichè essi non hanno fatto figurare nella loro perizia alcun importo a tale proposito. Noi non faremo che seguire il loro esempio.

*Totale* . . . Fr. 10,512,748

Aggiunti alla perizia dell'Ufficio tecnico centrale in . . . . . . . . . . . . » 227,690,860

***Totale complessivo*** » 238,203,608

Passiamo ora alle altre modificazioni portate alla perizia dell' Ufficio tecnico centrale, costituenti una *diminuzione* della perizia stessa.

1. Le spese della *Direzione tecnica* raggiungeranno una cifra notevolmente meno elevata di quella che figura nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale.

Questo parte dal punto di vista che i lavori e le forniture verranno aggiudicati ad un gran numero d'imprenditori e fornitori, sulla base della misura a metro e di prezzi di serie, come si è fatto per le linee ticinesi di pianura; mentre noi siamo d'avviso che in ogni caso, almeno pei movimenti di terra e lavori d'arte, nonchè pei fabbricati delle linee che restano da costruire, sarà possibile passare ad un contratto generale *à forfait* con una Impresa che presenti le volute garanzie.

Sarebbe superfluo discutere a lungo la questione se, in massima, sia preferibile di far eseguire i lavori a misura di metro e prezzi di serie, o darli *à forfait*. Siffatta discussione sarebbe utile, se la Società del Gottardo fosse libera di scegliere tra questi due modi sostanzialmente differenti. Ma questa libera scelta, la Società non l'ha. Da ogni parte, da quella degli Stati sovvenzionanti, come da quella del Consorzio finanziario per la formazione del capitale, e da quella dei portatori di Obbligazioni e di Azioni della Società, si è unanimi nel domandare che venga data una garanzia che le perizie, sulle quali si basa il programma di riconsolidazione dell'impresa, sieno sufficienti. Ora siffatta garanzia non potrebb'esser data che con un contratto *à forfait*, conchiuso con un'Impresa solida, abbracciante almeno tutti i movimenti di terra e lavori d'arte, nonchè i fabbricati delle linee che restano da costruire; e che presenti la certezza che la Società non potrà aver da pagare per tali lavori nulla più di quanto è calcolato nella perizia. Bisogna dunque, per necessità, ricorrere a codesto modo di aggiudicazione dei lavori.

Ma, se si dànno *à forfait* tutti i lavori, od almeno la parte più importante di essi, la sfera di attività della Direzione tecnica della Società trovasi molto ristretta. Le più importanti attribuzioni incombono, per la maggior parte, all'imprenditore *à forfait*. La compilazione dei piani di dettaglio, la preparazione dei disegni, il tracciamento particolareggiato della linea, i preparativi per le installazioni, la conchiusione di contratti con sub-impresarii, l'acquisto e la fornitura di ciò ch'è necessario per l'esecuzione della Convenzione, ecc., tutto ciò spetta all'imprenditore *à forfait*.

Il còmpito della Direzione tecnica della Società sarà piuttosto quello di controllare. Le sue principali attribuzioni saranno quelle di esaminare i piani compilati dall'imprenditore, provvedere alla loro presentazione agli organi della Società ed alle Autorità, sorvegliare i lavori sulle linee, compilare gli stati pegli acconti da pagare all'imprenditore, e riferire sull'andamento dei lavori. Alla Direzione tecnica della Società spetterà pure, prima che si dia mano ai lavori, il tracciamento generale della linea in modo da fornire i segnali voluti. Essa dovrà inoltre studiare e rivedere costantemente il progetto, affine di farvi introdurre tutti quei miglioramenti che, in corso di esecuzione, paressero desiderabili dal punto di vista della sicurezza della linea o da quello della opportunità. Finalmente la Direzione tecnica della Società resterà incaricata dei lavori e delle forniture che avranno dovuto rimanere al di fuori del contratto *à forfait*.

Di fronte a tale sfera ristretta di attività, che risulterebbe dall'ipotesi di un contratto *à forfait* con un'Impresa, non vi sarebbe più d' uopo che di un personale assai meno numeroso di quello previsto nella perizia dell'Ufficio tecnico centrale nell' ipotesi contraria.

La differenza in meno ascenderebbe a . Fr. 1,818,000

2. Noi abbiamo deciso di modificare la perizia dell'Ufficio tecnico centrale, trasformando in una semplice Stazione ordinaria di rifugio la *Stazione d'Arth*, progettata, ma che non sarebbe necessaria in seguito all'aggiornamento della esecuzione delle linee Lucerna-Immensee e Zug-Arth. L'economia che ne risulta è di . . . . . . » 901,000

***Da riportare*** Fr. 2,719,000

*Riporto* Fr. 2,719,000

3. Il sig. Direttore Pressel propose, nel suo voto tecnico, di sostituire il tracciato *Immensee-tunnel di Goldau-Steinen-Schwyz*, indicato nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale, con un tracciato Immensee-Lowerz-Schwyz, mercè il quale si eviterebbe il tunnel di Goldau.

Secondo il calcolo del sig. Pressel, codesta modificazione di tracciato, insieme con una pendenza massima del 12 00[00], a cui nulla si oppone, costituirebbe una economia di fr. 1,646,360, ed aggiungendovi gl'interessi che si risparmieranno pel periodo di costruzione, fr. 1,920,330.

Noi incaricammo il nostro Ufficio tecnico di esaminare ancora di più la variante proposta dal sig. Pressel e la perizia relativa. L'Ufficio medesimo depose i risultati di questo esame in una relazione accompagnata da piani e perizie, e secondo la quale, l'economia che presenta il tracciato suggerito dal sig. Pressel si riduce, compreso il risparmio d'interessi durante il periodo di costruzione, a . . . . . . . . . . . . 943,100 che provvisoriamente mettiamo in deduzione.

Nel caso che l'economia, che si ottenesse, non fosse realmente più considerevole, vi sarebbe ancora luogo ad esaminare se (a meno che ragioni finanziarie non lo esigano imperiosamente) la variante suggerita dal sig. Pressel dev' essere ammessa nel progetto definitivo. Primieramente, secondo il progetto del sig. Pressel, le due linee provenienti da Lucerna-Küssnacht-Immensee e da Zurigo-Thalweil-Zug non si riunirebbero già ad Arth, come porta il progetto dell'Ufficio tecnico centrale, ma soltanto a Lowerz, ove fu a tal uopo previsto un piazzale. Per conseguenza, se si adotta il progetto del sig. Pressel, si avranno (allorchè si costruiranno i tronchi Lucerna-Immensee e Zug-Arth, cioè Lowerz) due linee distinte, in luogo di un' unica linea da costruire ed esercitare per una larghezza abbastanza grande; il che importerebbe, per l'epoca di cui si tratta, un sensibile aumento di spesa nella costruzione e nelle spese d'esercizio. In secondo luogo, non bisogna perder di vista che la Società della ferrovia del Gottardo ha dovuto, in passato, prendere verso il Cantone di Schwyz l'mpegno di stabilire una fermata nel Comune di Steinen; e che se si eseguisse il tracciato del sig. Pressel, secondo il quale non sarebbe possibile di passare sul territorio del detto Comune, non si sarà più in grado di compiere l'accennato impegno, e bisognerà, per conseguenza, intendersi sul proposito. In terzo luogo, la ventilazione del tunnel di Goldau non presenta, a nostro avviso, difficoltà tali, che si debba, soltanto per questa, rinunciare al tracciato dell' Ufficio tecnico centrale, in cui quel tunnel è calcolato. Il pozzo, che verrà aperto pressochè alla metà della lunghezza del tunnel per facilitarne il traforo, con una spesa di circa 10,000 fr. può essere rivestito di muratura, ed allora sarebbe possibile mantenere una ventilazione appieno sufficiente per l'esercizio.

4. Noi abbiamo aderito alla proposta del signor Pressel di attraversare il *Grünbach presso Fluelen* in modo diverso da quello calcolato nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale. Questa modificazione è desiderabile anche dal punto di vista della sicurezza della linea, e permette inoltre un'economia di . . . . . . . . . . » 73,300

5. Noi abbiamo deciso di fissare *il punto di partenza delle rampe d'accesso propriamente dette*, e quindi altresì i *depositi di locomotive* necessarii per lo scambio delle macchine, ad Erstfeld, anzichè a Silenen, sul versante nord del Gottardo; ed a Biasca anzichè a Bodio, sul versante sud. L'economia che ne risulta ascende a . . . . . » 984,700

*Da riportarsi* Fr. 4,720,100

*Riporto* Fr. 4,720,100

cioè fr. 219,800 per il trasloco da Silenen ad Erstfeld, e fr. 764,900 per quello da Bodio a Biasca.

Per ridurre a circa 8 chil. la distanza tra le Stazioni delle rampe d'accesso, come si è più sopra accennato, si dovette modificare la collocazione delle Stazioni, cominciando da Gurtnellen e discendendo. L'intervallo tra questa Stazione e quella di Silenen era in realtà di chil. 9.5. Nello stesso tempo si riconobbe desiderabile d'intercalare una Stazione per servire Amsteg. Si è fatta dunque eseguire questa intercalazione, e sostituita alla Stazione di Silenen quella di Erstfeld, situata a 3 chil. più basso. Si è così soddisfatto ad una esigenza incontestabile del traffico; ed in luogo della ripartizione delle Stazioni, ammessa nel progetto dell'Ufficio tecnico centrale, cioè: Altorf (chil. 9.4) — Silenen (chil, 9.5) — Gurtnellen, si avrà la seguente: Altorf (chil. 6 5) Erstfeld (chil. 4.8) — Amsteg (chil. 7.6) — Gurtnellen.

In seguito di tale distribuzione, bisognava, per ottenere qualche economia in luogo di un aumento considerevole di spesa, far cominciare la rampa d'accesso propriamente detta ad Erstfeld, e costruirvi il Deposito di locomotive necessario per lo scambio delle macchine.

Aggiungiamo che tale modificazione del progetto dell'Ufficio tecnico centrale è stata indicata dagli esperti federali, che funzionarono nel 1877, come raccomandabile, senza però essere formalmente prescritta.

Per poter poi trattare la sezione Biasca-Bodio come linea di pianura, il progetto dell' Ufficio tecnico centrale aveva dovuto prevedere, al di sotto del Deposito di locomotive di Bodio, un rilevato considerevole e molto costoso. Ma per evitarlo, si dovrà applicare, per una lunghezza di 550 m. in avallo della Stazione di Bodio, una pendenza di circa 18 00[00], il che toglie, è vero, alla sezione Bodio-Biasca (ma soltanto per una piccola lunghezza) il carattere di linea di pianura. Se si tratta la sezione Biasca-Bodio come parte integrante della rampa d'accesso propriamente detta, ne risulta pure una nuova economia. Si può specialmente trasferire a Biasca il Deposito di locomotive, che avrebbe dovuto esser costrutto al piede della rampa di Bodio, ove basterà appieno una Stazione ordinaria. Le spese che importerebbe la costruzione d' un Deposito di locomotive a Bodio sono molto più rilevanti di quelle che saranno necessarie per trasformare in Deposito di locomotive, in tutto il significato della parola, la Stazione di Biasca, che fu già costrutta in vista di un mutamento di trazione.

Noi crediamo che l'economia di fr. 764,900 da prevedere giustifica questo trasloco del punto di partenza della rampa d' accesso propriamente detta.

*(Continua)* *Da riportare* Fr. 4,720,100

# Nostre Corrispondenze

Roma, 16 luglio.

La nomina del relatore sul disegno di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, che nella precedente mia lettera vi annunziai assai prossima, è realmente avvenuta il giorno successivo, e cadde, come vi dev'esser noto a quest'ora, sull'on. Morana. La Giunta parlamentare mantenne così la propria promessa, non separandosi prima di avere compiuto l'arduo esame affidatole; ed io pure voglio

mostrarmi geloso del preso impegno d'occuparmi dell'anzidetto progetto durante la chiusura della Camera, principiando sino da oggi ad informarvi intorno alle principalissime modificazioni state introdotte nelle proposte governative, notizie primaticcie che ho ragione di credere esatte, in vista dell'albero da cui derivano.

Il numero delle categorie delle linee necessarie al compimento della rete ferroviaria fu mantenuto tal quale, modificando invece in qualche parte la classificazione delle linee medesime, il riparto delle spese, ed altresì il trattamento delle categorie rispetto al modo di costruzione.

Sulla prima e sulla seconda non si è reputato conveniente di nulla mutare, e si promossero invece di classe parecchie linee mediante il passaggio dalla 4ª alla 3ª categoria, per usare un sol peso ed una sola misura colle ferrovie dei capoluoghi di provincie, che erano differentemente ripartite nel progetto ministeriale, e per rendere giustizia ad alcune altre che, confinate nella quarta categoria, si trovavano ridotte in condizioni peggiori di quelle già loro create da leggi speciali precedenti.

Del riparto delle spese, la cui lieve modificazione si riferisce soltanto alle linee della 4ª e della 5ª categoria, vi parlerò un'altra volta.

Il mutamento più radicale proposto dalla Giunta si riferisce alla costruzione delle linee, che essa vuole interamente affidata allo Stato, eccettuando soltanto la 5ª categoria.

Nella relazione ministeriale non fu omessa una generale indicazione delle linee principali necessarie al compimento del sistema ferroviario italiano, ma la conclusione del capitolo era, che i nostri mezzi economici non ci permettono per ora di provvedervi. La Giunta non disconobbe la prudenza della conclusione, reputando nullameno conveniente di offrire maggiore assicurazione al paese che il desiderato compimento sarà soltanto differito, ed intende invitare il Governo a presentare un progetto di legge, entro il periodo di tempo assegnato alle costruzioni, per quattro nuove linee, e precisamente la Valsugana-Trento, la Cuneo-Nizza per Ventimiglia; un secondo valico appenninico nella Liguria, avendo ad obbiettivo principale il primo dei nostri emporii commerciali, il porto di Genova; e finalmente una linea del tutto interna, così detta dorsale, che corra quasi a cavaliere dell'Appennino, come dice appunto la relazione ministeriale.

Ai mezzi finanziarii con cui far fronte alle spese per le strade ferrate, il Ministero propose di provvedere mediante la facoltà, concessa al Governo, di emettere titoli speciali fruttiferi 5 per 0[0, ammortizzabili in 75 anni; ma l'onorevole Giunta vorrebbe invece che l'emissione di siffatti titoli, tanto per la somma spettante al concorso governativo, quanto per quella spettante al concorso di Provincie e di Comuni, venisse effettuata da una Cassa speciale delle Ferrovie; e Provincie e Comuni dovrebbero garantire il rimborso di siffatti titoli nel periodo medesimo di 75 anni, mediante delegazioni ai propri Esattori sui centesimi addizionali, come usano già attualmente per l'ammortizzazione dei mutui contratti con la Cassa di depositi e prestiti.

Questo è, dunque, il cestino di primizie che intendo offrirvi oggi, salvo a procurarvi più generosa dose di ragguagli, mano a mano che il lavoro dell'egregio relatore andrà maturandosi. —

In una mia corrispondenza del maggio p. p. (del 28, se la memoria non mi tradisce (*)) vi diedi un cenno riassuntivo dei disegni esaminati dalla Commissione permanente per le opere dei porti, spiaggie e fari, adunatasi a Roma in quel turno di tempo. La sistemazione del porto di Salerno fu uno dei progetti esaminati, sul quale il Consiglio superiore venne pure chiamato testè ad emettere il proprio parere. Lo studio è dell'Ufficio centrale di Napoli, che proporrebbe la costruzione di una gettata a ponente, convertendo, in siffatta guisa, il porto costituito dalla attuale diga in una darsena di circa sedici ettari; poi un'altra gettata destinata a formare un avamporto con bocca a levante, spiccandosi dalla estremità E. N. E. della diga anzidetta. E il Consiglio superiore si trovò perfettamente d'accordo nell'avviso espresso dalla Commissione, stimando degno d'approvazione il progetto di massima, e suggerendo l'ordinazione di nuovi ed accurati studii nella redazione del progetto definitivo, in vista soprattutto di scansare i temuti pericoli di ragguardevoli interrimenti sull'avamporto. La spesa presunta ammonterebbe a lire 2,500,000.

(*) Vedi *Monitore* N. 22 a. c. La Red.

In materia idraulica venne altresì approvato dal Consiglio il perimetro, proposto dal Genio civile di Padova, pel Comprensorio dell'arginatura di 2ª categoria a destra del Musone, da Castelfranco a Torre di Burri.

Una ferrovia da Avellino a Ponte Santa Venere, e da Avellino ancora a Benevento; un tronco da Corina a Piombino, con diramazione alla Stazione marittima di Portovecchio, della lunghezza di 13 chilometri e del preventivo costo di L. 1,042,000, escluso il materiale mobile; e infine il fabbricato viaggiatori della Stazione definitiva di Palermo, e relativa tettoia centrale, per la calcolata spesa complessiva di L. 1,170,000, rappresentano il rimanente del non poco lavoro compiuto in settimana dal prefato Consiglio in seduta generale. Anche questi ultimi progetti furono approvati, salvo però parecchie riserve e modificazioni in ciascuno.

La sezione 1ª poi del Consiglio medesimo si dichiarò favorevole al disegno per un ponte-viadotto, a struttura mista, da eseguirsi sul torrente Fella, lungo la ferrovia Pontebbana, e del costo di L. 562,000; nonchè a varii dei soliti disegni per opere di consolidamento di rilevati e trincee nelle Calabro-Sicule, e per costruzione di tronchi di strade provinciali. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Ci annunziano da Roma che, nell'occasione del viaggio di S. M. Umberto e della Regina Margherita a Milano, si troverà pure in quella città il Ministro dei lavori pubblici, comm. Baccarini, il quale approfitterà della circostanza per conferire col Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia e concertare le norme definitive, che dovranno regolare l'esercizio governativo provvisorio di quelle ferrovie.

Lunedì scorso gl'ingegneri ed ispettori principali dei diversi Servizii delle Ferrovie dell'Alta Italia furono ricevuti dal nuovo Consiglio d'amministrazione, i cui membri ebbero pei detti funzionarii parole assai lusinghiere ed incoraggianti.

Sappiamo che il Governo ha autorizzato la costruzione definitiva del fabbricato pei passeggieri e di magazzini pel servizio delle merci nella Stazione di Savona; ed ha poi tenuto in sospeso la parte relativa all'impianto definitivo del servizio della trazione, dovendo ancora decidere sulla scelta dei due progetti, stati all'uopo presentati dalla cessata Amministrazione ferroviaria, in seguito alla forte differenza di spesa tra i due progetti stessi, dipendente dai diversi lavori proposti.

Frattanto si stanno preparando dal Servizio della manutenzione gli atti relativi all'appalto dei lavori finora approvati.

Siamo lieti di annunciare che, nonostante lo stragrande movimento di viaggiatori, che si ebbe a verificare sulla linea Genova-Pisa nell'occasione delle recenti feste alla Spezia, e la quantità dei treni straordinarii e speciali che vennero effettuati per darvi sfogo, il servizio, grazie alle accurate misure prese in precedenza, procedette con tutta regolarità, senza che si avesse a lamentare il benchè menomo inconveniente.

Ci scrivono da Parigi che sabbato scorso il Maresciallo e la Marescialla di Mac-Mahon si recarono, accompagnati dal conte di Sambuy, alla Sezione italiana dell'Esposizione universale per visitare il *breack* esposto dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, che l'aveva fatto costruire nelle officine di Torino sul disegno dell'ing. cav. Frescot.

Il sig. Camme, rappresentante di quell'Amministrazione, fece la spiegazione di tutte le particolarità del veicolo agli illustri visitatori, i quali espressero con parole assai lusinghiere la loro ammirazione per la disposizione e pel *confortable* dell'interno, lodando in ispecial modo il sistema della doppia sospensione.

Il Maresciallo e la Marescialla rimasero nel salone del *breack* per quasi mezz'ora, e nel frattempo il solerte sig. Cirio fece servire dei rinfreschi.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria**. — La *Gazz. Uff.* del 10 corr. ha pubblicato il R. Decreto dell'8 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per l'inchiesta ferroviaria e per l'esercizio provvisorio governativo della rete dell'Alta Italia, di cui già riferimmo il testo insieme colla discussione fattane alla Camera dei deputati.

— A membri della Commissione per la detta inchiesta vennero poi eletti dal Senato gli on. Cadorna Raffaele, Bembo, Jacini, De Vincenzi, Torelli e Brioschi.

**Esercizio governativo provvisorio** — Avendo il Ministro dell'interno telegrafato da Torino al presidente del Consiglio dei ministri, che qui correva la voce essere intendimento del Governo di trasportare altrove alcuni servizii ferroviarii, l'on. Cairoli spedì all'on. Zanardelli in Torino il seguente telegramma:

« Posso assicurare, a nome del ministro Baccarini, che non si intende alterare lo stato delle cose sulle ferrovie; infondati quindi sono i timori di Torino per il trasporto di uffici o di officine. Governo non danneggierà mai gli interessi della benemerita città di Torino. — *Cairoli* ».

**Tariffe ferroviarie**. — Il Ministero dei lavori pubblici ha disposto per la pubblicazione ufficiale, ordinata dalla legge dell'8 corrente, delle tariffe vigenti al 1° luglio sui trasporti delle ferrovie dell'Alta Italia.

**Ferrovie Romane**. — Leggesi nella *Libertà*:
Abbiamo già annunziato che l'on. ministro Baccarini aveva invitato le Ferrovie Romane a presentare un progetto per l'impianto del doppio binario sulle linee Roma-Orte, Roma-Ceprano e Roma-Civitavecchia; annunziamo oggi che su queste linee si è cominciato l'ingrandimento delle case cantoniere, necessarie per alloggiare quel numero maggiore di guardiani occorrenti al servizio di queste linee.

**Ferrovia Adriaco-Tiberina**. — Il 30 giugno p. p. si tenne a Borgo San Sepolcro un Congresso interprovinciale, numerosissimo ed ordinatissimo, di Comuni e di Associazioni, allo scopo di propugnare la ferrovia Adriaco-Tiberina, che da Mestre per Adria, Ravenna, Cesena, Perugia e Baschi, procurerebbe la massima possibile brevità tra Venezia e Roma.

La *Gazzetta di Venezia*, da cui togliamo la deliberazione votata, dice a tale proposito:

A nessuno sfuggirà la suprema importanza di una comunicazione che assicurerebbe al nostro porto ed al territorio della Venezia tutto il movimento del traffico della Italia centrale e meridionale del versante appennino coi valichi della Pontebba, del Brennero e del Carso. — Il Municipio di Venezia era molto degnamente ed opportunamente rappresentato dallo stesso presidente del Congresso, co. Ansidei.

Ecco ora la deliberazione votata dall'Assemblea, omettendone i *considerando*:

Il Comizio (*omissis*) vota:

« Che sia fatta caldissima istanza, in nome di tutte le rappresentanze raccolte a questo Congresso, agl'incliti Municipii di Venezia e di Perugia ed alle Commissioni ferroviarie delle due illustri città, perchè vogliano urgentemente raccogliere tutte le rappresentanze dei Comuni compresi nella zona d'azione della linea Adriaco-Tiberina da Baschi per Perugia, Cesena, Ravenna ed Adria a Mestre, diramata da Mestre al Carso, Pontebba e Brennero, affinchè costituiscano un Comitato promotore di detta arteria, impartendogli le più ampie facoltà ed autorizzazioni per tutte le spese che fossero per rendersi necessarie per conseguire l'adozione la più pronta possibile della suddetta linea e sue diramazioni;

« Che i Municipii suddetti raccomandino al Comitato promotore che faccia prevalere sollecitamente e con tutti i mezzi:

« Che il completamento della rete ferroviaria italiana sia fatto avendo riguardo ai principii di pubblica economia, che esigono sia data la preferenza alle linee d'interesse nazionale ed internazionale;

« Che, a studiare il piano suddetto di completamento sia eletta una Commissione di persone di notoria competenza sotto i varii riguardi economici, tecnici e militari, anche all'infuori del Parlamento, siccome si è fatto per il bonificamento dell'Agro Romano e la sistemazione del Tevere;

« Che venga istituita una Commissione tecnica militare, la quale prenda in esame e pronunci un autorevole parere sul carattere militare dell'arteria Adriaco-Tiberina nello aspetto strategico e soprattutto logistico: carattere che deve concorrere a farla preferire ad ogni altra;

« Che promuova una petizione alle due Camere del Parlamento, con la quale sia domandata l'adozione della linea Adriaco-Tiberina e sue diramazioni alla Pontebba ed ai confini italiani in direzione del Brennero e del Carso, corredata da tutti i dati statistici e tecnici, che possano valere a dimostrarne la vera importanza nazionale, internazionale ed interregionale, *nei riguardi anche di giustizia distributiva, suprema norma di libero Governo*;

« Che le petizioni da sottoporre al Parlamento sieno offerte alla sottoscrizione di tutte le Associazioni scientifiche, politiche, commerciali, operaie e di mutuo soccorso, e siano pure esibite alla firma dei cittadini;

« Vota una preghiera ai senatori e deputati delle provincie interessate alla costruzione dell'arteria propugnata, di adoprare tutta la loro influenza individuale e collettiva, sia di fronte alle Commissioni parlamentarii, sia di fronte alle rispettive Camere, affinchè sia preso in attenta e seria considerazione il progetto della ferrovia Adriaco-Tiberina, degl'ingegneri Coletti, Monti e Romano, e posta tra quelle che sono d'interesse internazionale, economico e militare.

« Delibera, infine, che copia di questo voto e del processo verbale sia inviata ai Ministri, al Senato ed alla Camera dei deputati ».

**Ferrovia Eboli-Reggio**. — Un telegramma alla *Gazzetta d'Italia* da Cosenza, 14, reca:

Oggi, in un *meeting*, imponente venne votata una risolu-

zione, nella quale si richiedono più ampii ed accurati studii comparativi sui diversi progetti per la linea ferroviaria Eboli-Reggio, tanto sotto il riguardo tecnico, che sotto i riguardi economico e politico.

— La Deputazione provinciale di Salerno ha poi deliberato un voto al Governo ed al Parlamento, perchè la ferrovia Eboli-Reggio venga dichiarata di 1ª categoria, ed il tronco Salerno-San Severino di 3ª.

**Tramway Milano-Melegnano.** — Leggesi nel *Sole*:

Il progetto del *tramway* Milano-Melegnano, di cui ottennero la concessione i signori Masetti e Verda, entra nella sua fase pratica. Sappiamo che domenica, 14 andante, si tenne a Melegnano un'adunanza, alla quale insieme col concessionario signor Verda, intervennero le Autorità municipali del luogo e i principali proprietarii ed industriali interessati, fra i quali il senatore Aldo Annoni, il marchese Brivio, il signor rag. Marozzi in rappresentanza del dottor Trombini.

In questo primo convegno si gettarono le basi dell'impresa, che promette di riuscire a felice compimento, e che già incontra il favore del pubblico. Si intesero i convenuti per una prossima riunione, nella quale verranno determinate le somme presuntive delle spese di costruzione e di esercizio.

**Tramways Vercellesi.** — Scrivono da Vercelli alla *Gazzetta del Popolo*:

La Ditta Gay e Comp. di Londra, concessionaria dei *tramways* Vercelli-Trino e Vercelli Gattinara, nel giorno 5 corr. si fuse colla Casa italiana Ercole Belloli; ed associandola nella sua concessione e futuro esercizio delle due linee, ne affidò a questa l'intiera costruzione, non che la rappresentanza della nuova Società Gay e Belloli, la quale avrà il suo domicilio e sede a Vercelli, presso il sig. Omero Bozicco.

I lavori avranno principio nell'entrante settimana; e quando il Belloli imprende un lavoro, conviene ritenerlo siccome in gran parte compiuto.

Ne fanno prova la costruzione da lui eseguita, del ponte di Moncalieri, quella del *tramway* Milano-Monza, ed assai altre; ma più di tutte, quella della linea Cuneo-San Dalmazzo.

I Vercellesi possono quindi andar sicuri di vedere coronati i loro voti, ed aperta fra tre mesi al servizio la linea di Trino, e fra sei quella di Gattinara.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazzetta Ticinese*, ha da Berna, 10:

La Commissione del Consiglio nazionale per il Gottardo ha oggi terminato i suoi lavori. I signori Vautier, Ruchonnet, Thoma e Forrer sonosi pronunciati per il *referendum*; mentre i signori Scherb, Haller, Holdener e Butzberger hanno dato il voto contrario. Klein, che teneva la presidenza, ha fatto pendere la bilancia a favore del *referendum*. I membri partigiani della sovvenzione di 6 1/2 milioni (sono contrarii Ruchonnet, Vautier e Thoma) propongono una riserva, stipulante che la Confederazione non è punto impegnata per l'avvenire a fornir nuovi sussidii, qualora la sovvenzione attuale non bastasse.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 26.80, dal lato di Airolo m. 29 (giorni 4 1/2 d'interruzione per compiere il tracciamento dell'asse); in totale m. 55.80, cioè m. 7.42 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi** — La Commissione parlamentare del bilancio pel 1879, esaminando in questi giorni il bilancio dei lavori pubblici, approvò tutte le proposte del Governo, relative ai lavori nuovi per ferrovie e per la navigazione.

Tra i primi furono ammessi 110 milioni per ferrovie fatte eseguire dallo Stato, e 52 milioni pel compimento delle linee riscattate dallo Stato.

— I pagamenti delle somme, che lo Stato deve sborsare alle Compagnie riscattate, sono incominciati l'altrieri col versamento di 83 milioni di fr. alla Compagnia delle Charentes.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò l'apertura all'esercizio, a partire dal 15 corr., della sezione di ferrovia da Tours a Montluçon, compresa tra Joué e Loches. Questa sezione ha una lunghezza di m. 42,135.

Il sig. Teisserenc de Bort, che tiene l'*interim* del Ministro dei lavori pubblici assente, inaugurerà la detta sezione di ferrovia dello Stato.

**Disastro ferroviario in Francia.** — Il 12 corrente, alle ore 6 di sera, sulla linea di Saint-Malò, della rete dell'Ovest, tra le stazioni di Vitrè e di Chateaubourg, il convoglio uscì fuori delle guide, non si sa ancora per quale cagione.

Tre viaggiatori rimasero uccisi, nove altri ricevettero ferite più o meno gravi. Il macchinistà fu ferito, ed il conduttore del convoglio rimase morto.

**Ferrovie belghe** — Il *Moniteur* ha pubblicato la legge che approva la Convenzione conclusa il 1° marzo 1878 tra il Belgio e il Granducato del Lussemburgo pel riordinamento dell'impresa delle strade ferrate Principe Enrico.

— Il Consiglio provinciale di Liegi, accogliendo la proposta presentata dal consigliere Franquoy ed altri nove suoi colleghi, ha approvato un indirizzo al Ministero dei lavori pubblici, nel quale è espresso il voto per la costruzione di una ferrovia che, partendo da Libromont, si diriga alla frontiera verso Sédan, in guisa da procurare l'allacciamento delle linee del Lussemburgo con quelle francesi dell'Est.

**Ferrovie tedesche.** — La *Post* di Berlino scrive:

In una lettera inviata ai Direttori e consiglieri d'amministrazione delle strade ferrate, il Ministro del commercio ha loro raccomandato di interdire nelle Stazioni lo spaccio di giornali e scritti ostili al Governo, particolarmente quelli dei democratici-socialisti, come pure di pubblicazioni e immagini contrarie ai buoni costumi, e le fotografie di Hoedel e di Nobiling.

È del pari proibito di tenere giornali e scritti sospetti nei caffè delle Stazioni.

I venditori dovranno sottoporre alle Aurorità una lista di giornali e riviste che essi vendono, e farla approvare.

I capi-stazione e i controllori del servizio sono incaricati di sorvegliare l'esecuzione di queste prescrizioni.

Quanto ai Consigli d'amministrazione, essi dovranno ingiungere ai loro funzionarii di assicurarsi personalmente, nei loro viaggi di servizio, se le misure ordinate sono state strettamente eseguite. Ai venditori ed ai conduttori di caffè che contravvenissero, verrà tolta immediatamente la licenza.

**Ferrovie turco-bulgare.** — Secondo i giornali austriaci, il Congresso di Berlino avrebbe preso le seguenti decisioni riguardo alle ferrovie della penisola dei Balcani:

Su domanda dell'Austria-Ungheria, il secondo alinea dell'art. 9 del trattato di Santo Stefano è stato surrogato da una dichiarazione, la quale reca che il Principato bulgaro prende a suo carico tutti gli obblighi che la Porta ha verso l'Austria-Ungheria e verso la Società delle strade ferrate della Turchia d'Europa, in quanto riguarda il compimento delle linee progettate e le linee che passano sul suo territorio.

È stato inoltre stipulato che, appena firmato il trattato di pace, verranno conchiuse delle Convenzioni relative alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie in questione, fra l'Austria-Ungheria, la Porta, la Serbia e la Bulgaria.

Questa clausola riguarda la linea Filippopoli-Sofia-Nisch-Belgrado, che passerà sul territorio della Porta, della Bulgaria e della Serbia.

La Società delle strade ferrate della Turchia s'è di re-

cente trasformata in una Compagnia austriaca, diretta dal barone Hirsch; e perciò l'Austria, grazie alle Convenzioni ch'essa provocherà, dominerà completamente sulla linea suddetta, che non passa in nessun punto sul territorio austro-ungarico.

Il trattato di Santo Stefano aggiudicava inoltre l'importante linea da Mitrovitza a Salonicco al Principato bulgaro. Ora essa rimarrà alla Porta, ma, in realtà, all'Austria, da cui dipenderà completamente, non appena una ferrovia che traversi la Bosnia (di questa ferrovia esiste già un tronco, costrutto da una Compagnia francese, fra Doberline e Banialuka) l'avrà unita alla rete austro-ungherese, passando per Sissek. A quest'uopo, l'Austria dovrà costrurre la linea da Banialuka a Mitrovitza, ed una linea di unione nei confini militari croati, da Sissek a Doberline, punta del tronco bosniaco che già esiste.

**Ferrovie rumane.** — In seguito del rigetto, da parte della Commissione della Camera, del progetto ministeriale tendente a sciogliere la Convenzione colla Casa Crawley e C., relativa alla costruzione delle ferrovie Ploesti-Predeal e Adjud-Ocna (del quale progetto accennammo già le principali disposizioni nel nostro numero del 26 giugno scorso), il Governo presentò all'Assemblea legislativa un nuovo progetto. Questo non differisce guari da quello ch'era stato prima conchiuso: se non che tutte le disposizioni relative al modo di continuazione dei lavori, nonchè l'autorizzazione, chiesta dal Governo, per la conclusione d'impegni che gli avrebbero permesso di pagare le somme dovute all'antico concessionario od al suo successore, furono soppresse.

La Commissione ha respinto egualmente un nuovo contratto, ch'era stato conchiuso tra lo Stato e la Casa Guilloux, per il compimento dei lavori della ferrovia Ploesti-Predeal; ma essa ha ratificato invece una proposta, accettata dal Ministro dei lavori pubblici, colla quale gli viene ingiunto:

1° Di attenersi strettamente al Capitolato d'oneri della Compagnia Crawley per la esecuzione dei lavori, introducendovi soltanto alcuni miglioramenti riconosciuti vantaggiosi per lo Stato, come l'allargamento dei ponti, ecc;

2° D'invitare tutte le Compagnie a concorrere sulle basi di questo Capitolato d'oneri;

3° D'accordare la preferenza a quella Conpagnia che offrirà di eseguire i lavori al prezzo più basso, e presenterà una più grossa cauzione. La relativa Convenzione dovrà esser soggetta alla ratifica della Camera.

— Dicesi poi che un incaricato del gruppo della Banca di Parigi e dei Paesi Bassi è partito da Berlino per Bucarest, affine di aprire trattative col Governo di Romania per il riscatto delle ferrovie di quel paese.

**Ferrovie della Persia.** — Parecchi giornali di Vienna asseriscono che, in occasione del soggiorno dello Scià di Persia in quella città, furono aperte trattative tra alcuni alti dignitarii di quest'ultimo paese ed alcuni uomini di Stato austriaci, a proposito della costruzione di ferrovie in Persia. Pare che si pensi alla emissione di un prestito a premii a tale scopo.

**Ferrovie nell'India.** — L'*Osservatore Triestino* ha le seguenti notizie dalle Indie:

L'apertura della ferrovia della vallata dell'Indus, che termina nelle vicinanze del porto importante di Kurasci, è uno dei più interessanti fatti. Il Governo aveva dato ordini precisi che fosse terminata nel mese di giugno, ed infatti il 14 del detto mese venne aperto il ponte gigantesco sopra il fiume Sutledj, che ricevette il nome di « ponte dell'Imperatrice », dimodochè oggi la ferrovia è aperta tutta all'esercizio. La sua importanza è essenzialmente strategica, perchè il Governo si trova in caso di spedire nel più breve tempo un gran nnmero di truppe nel porto di Kurrasci, onde esservi imbarcate per il golfo Persico.

# Notizie Diverse

**Mercati di Roma.** — Il Consiglio comunale di Roma, nella sua adunanza del 9 corr., si occupò dei Mercati. Il Sindaco ebbe la felice idea di fare studiare preliminarmente l'importante argomento da una Commissione composta dei consiglieri Amadei, Vitelleschi, Canevari, Sella e Piacentini. Furono relatori della Commissione il Vitelleschi per la parte economica, il Canevari per la tecnica.

Preparata la discussione con la stampa di queste importanti relazioni, la discussione stessa doveva riuscire speditissima, e lo fu infatti; poichè, dopo brevi osservazioni dei consiglieri Alatri e Gabet, a cui risposero i commissarii Amadei e Canevari, venne approvato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio autorizza la Giunta a far compilare il piano di esecuzione dei Mercati, secondo le massime svolte nella relazione tecnica della Commissione, riservando la quistione dell'ordinamento economico dei Mercati stessi; con facoltà di procedere a quelle espropriazioni che non potessero essere ritardate senza danno del Comune, facendone gravare la spesa sull'articolo 212 *bis* del bilancio corrente ».

**Lavori del Tevere.** — Leggesi nella *Libertà* del 12:

Annunziamo con piacere che il Ministero dei lavori pubblici, preoccupandosi della situazione di questi lavori e dei lamenti e delle osservazioni giustissime fatte dalla stampa sopra questo gravissimo argomento, ha scritto al Sindaco, pregandolo di voler invitare i membri della Commissione municipale incaricata dello studio dei lavori del Tevere ad una riunione, che avrà luogo al Ministero dei lavori pubblici.

A questa riunione interverranno pure i Commissarii governativi e gli ispettori del Genio civile, preposti allo studio di questo problema.

Si discuterà probabilmente dei collettori, e noi speriamo che sia presa una deliberazione in armonia cogli interessi generali di Roma.

— A questo proposito aggiungiamo che, nella seduta del 12 corr. al Senato, l'on. Gadda pregò il Ministro dei lavori pubblici di dare qualche spiegazione sul modo con cui procedono i lavori del Tevere, stante le notizie poco rassicuranti diffuse a questo riguardo.

L'on. Baccarini rispose esser compreso della necessità di dare il maggiore sviluppo a questi importanti lavori. Ma le numerose difficoltà, che sorgono da ogni parte, spiegano il lento procedimento dei detti lavori. Assicurò nondimeno l'on. Gadda e il Senato che il Governo farà di tutto perchè i lavori del Tevere procedano, non solo regolarmente, ma altresì col massimo impulso possibile.

Gadda ringraziò il Ministro, e prese atto con soddisfazione delle avute assicurazioni.

**Varo del "Dandolo"** — L'annunciato varo di questa grande corazzata, non riescito appieno nel giorno 10 per improvviso incaglio nella chiglia, si compì felicemente la sera dell'11, alle ore 8, mercè gli sforzi ben combinati delle corazzate *Roma* e *Venezia*.

Su questa importante costruzione aggiungiamo, a quelle già date, le notizie seguenti:

Il *Dandolo* avrà due eliche, i cui assi usciranno dallo scafo, a traverso i due tubi che si vedono nella parte poppiera della carena, sotto le anche. Ciascuna elica sarà mossa da un motore speciale della forza di 600 cavalli nominali. Le macchine, costruite dalla fabbrica Mandslay e compagni di Londra, sono del sistema detto *compound*, con caldaie ad alta pressione, ed esistono già nell'arsenale di Spezia pronte ad essere montate; il montamento delle macchine comincierà in breve. Le macchine svilupperanno complessivamente la forza effettiva di 7500 cavalli indicati.

Il *Dandolo* fu costruito secondo i piani ideati dal commendatore Benedetto Brin, ispettore del Genio navale ed ex-ministro della marina, e fu tracciato alla sala e impostato sullo scalo nel mese di gennaio 1873 dal commendatore Guglielmo Pucci (attuale direttore generale del ma-

teriale al Ministero di marina), che ne diresse la costruzione fino al 1° gennaio 1877. Da quest'epoca in poi la costruzione fu diretta dal comm. Luigi Borghi, deputato al Parlamento, attuale direttore delle costruzioni navali del primo dipartimento marittimo. L'ingegnere navale di prima classe, cav. Ernesto Martinez, guidò il dettaglio della costruzione del *Dandolo*, sotto entrambi i suddetti direttori.

**Museo industriale italiano**. — Il deputato Brichenteau aveva deposto alla Camera una domanda al Ministro d'istruzione pubblica, per sapere quali fossero i suoi intendimenti sul *Museo industriale* di Torino, che da tanto tempo aspetta il suo completo ordinamento; ma la chiusura della Camera non ha permesso lo svolgimento dell'interrogazione dell'on. Brichenteau. Però il ministro De Sanctis ha diretta all'on. deputato la seguente lettera:

« *Egregio amico e collega*,

« Non potendo aver luogo l'interrogazione annunziatami, sono lieto di poterti dare per iscritto i chiarimenti richiesti.

« Il mio pensiero è che il Museo industriale sia riordinato in modo che riesca degno di Torino e d'Italia. E posso aggiungere che, appunto ora che scrivo, c'è una Commissione da me convocata, che lavora a questo fine.

« Ti auguro buon viaggio, e ama sempre

« Roma, 8 luglio 1878. *Il tuo* F. De Sanctis ».

**Società industriali ed istituti di credito**. — Con R. Decreto del 13 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), la Società cooperativa di risparmio ecc., sedente in Valdobbiadene (prov. di Treviso) col titolo di *Banca mutua popolare di Valdobbiadene*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto e col capitale nominale di L. 25,000 rappresentato da 1000 azioni da L. 25 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 3), la Società per assicurazioni e riassicurazioni marittime, sedente in Genova col titolo *La Liguria*, colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 400,000 diviso in 40 azioni da L. 10,000 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 4), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio d'Imola.

— Con R. Decreto del 20 detto mese (*Gazz. Uff.* del 12), è approvata la riduzione del capitale della Società di credito anonima per azioni al portatore, sedente in Sassari col titolo di *Banca commerciale Sarda*, e colla durata d'anni 30 a decorrere dal 23 gennaio 1873, portandolo da L. 2,000,000, diviso in 8000 azioni da L. 250 ciascuna, a L. 1,000,000, diviso in 8000 azioni da L. 125 ciascuna; con opportune modificazioni al relativo statuto.

— Con altro R. Decreto del 27 detto mese (*Gazz.* sudd.), è approvata pure la riduzione del capitale della Società di credito per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Banca di Genova*, e colla durata d'anni 30 decorrendi dal 15 giugno 1870, portandolo da L. 7,000,000, diviso in 14,000 azioni da L. 500 ciascuna, a L. 6,000,000 mediante annullamento di 2000 azioni, e suddiviso in 12,000 azioni da L. 500; con opportune modificazioni al relativo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 13), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Rionero di Volture (prov. di Potenza) col titolo di *Società cooperativa del Volture*, e colla durata di 25 anni decorrendi dal 17 marzo 1873; portandolo da L. 60,000 a L 120,000, mediante emissione di 1000 azioni nuove da L. 60 ciascuna.

**Concessione di miniere** - La *Gazz. Uff.* del 9 corr., annuncia che con R. Decreto 16 giugno p. p., venne concessa all'ing. cav. Leone Gouin la miniera di lignite, detta *Caput-Acquas*, sita nel territorio dei Comuni di Iglesias e Serbariu, circondario di Iglesias, provincia di Cagliari.

Con altro R. Decreto dello stesso giorno venne concessa ai signori ingegneri Emilio Jacob e Vittorio Baron la miniere di nichelio e cobalto, detta *Fenugù Sibin*, sita nel territorio del Comune di Gonnosfanadiga, circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari.

Con altro Decreto consimile venne concessa alla signora Angela Manni, vedova Ragazzini, la miniera di zolfo, denominata *Canale*, sita nel territorio del Comune di Canale, circondario di Civitavecchia, provincia di Roma.

**Appalti**. — La costruzione e fornitura alla R. Marina di due caldaie marine e relativi accessorii, del tipo regolamentare (Città di Napoli), con quattro forni ciascuna, e dell'ammontare presuntivo di lire 102,400, venne aggiudicata alla Società Tardy-Galopin Süe e Jacob di Savona.

**Concorso**. — I giornali di Brescia annunziano che quell'Ateneo ha deliberato di conferire un premio di 700 lire a chi pubblicherà il miglior lavoro sul tema seguente:

« Le piccole industrie adattate ai contadini, massime alle donne ed ai fanciulli, nelle intermittenze dei lavori campestri »

Lo scritto dev'essere mandato, entro il giugno 1879, all'Ateneo di Brescia e il giudizio sarà profferito entro il 1879; da una speciale Commissione.

**Ufficii telegrafici**. — Il 5 corrente, nell'Ospizio di Oropa (prov. di Novara), e il 7 in Contarina (provincia di Rovigo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio cel Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Miniere di sale in Russia**. — Leggiamo nell'*Invalido Russo* che, all'ultima seduta dei membri della Società imperiale tecnica russa, il sig. Lissenko, professore all'Istituto delle miniere, riferì sugli strati di sal gemma, stati ultimamente scoperti nei dintorni della città di Bakhmout, nella provincia di Catherinoslaff. In seguito alla domanda presentata da quella Società, il sig. Ministro delle finanze assegnò la somma di 28,000 *rubli* per gli studii e le ricerche da farsi per conoscere esattamente il carattere ed il valore di quegli strati salini.

Degli scandagli fatti in due punti, presso Slaviansk ed al villaggio di Briantsof, distante 10 *verste* da Bakhmout, fecero scoprire, ad una profondità di 40 *sagene*, uno strato di sale, che fu studiato sopra una estensione di 10 *sagene*, e l'analisi chimica di quel sale dimostrò che, non solo potevasi impiegare per l'alimentazione, ma che era di gran lunga migliore del sale di Crimea.

Nella stessa seduta venne pure riferito sullo strato di sale di *glauber*, scoperto di recente presso Tiflis; e sulla sorgente di nafta trovata nella provincia di Kielce, a tre *verste* di distanza dalla Vistola, e presso la frontiera austriaca.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, soggetti piuttosto alle cattive che alle buone influenze, non diedero luogo in generale, nella scorsa settimana, a transazioni di qualche rilievo. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 347 al 340, le Obbligazioni relative, meglio apprezzate, trovarono denaro a 253.50 e 255; invariati i Boni a 569.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 250 e 252; quelle delle serie B, a 246.50 e 248.75. — Le Pontebbane a 387 e 390. — L'Alta Italia a 262.50 e 264.

A Parigi, le Lombarde in ribasso da 173 a 168 per chiudere a 171; le Obbligazioni relative da 244 a 241. — Le Vittorio Emanuele oscillanti tra il 245 al 249, poi chiuse a 245. Nella stessa Borsa le Azioni delle Ferrovie Romane tenute a 76 e 76.50; le Obbligazioni a 275 e 273.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii di Bari delle Puglie.** — 37ª estrazione eseguita il 10 luglio 1878. — Elenco delle 185 Obbligazioni estratte con premii e rimborsi.

*Obbligazioni rimborsabili a L. 150.*

444 77 192 56 662 77 845 82 491 60 750 8 184 79
459 93 464 92 822 15 740 10 532 52 51 21 212 25
824 17 205 64 129 27 75 17 355 33 661 22 324 19
835 31 791 33 800 79 196 30.

*Obbligazioni premiate.*

Premii da L. 100,000 Serie 37 N. 52; da L. 2,000 Serie 224 N. 23; da L. 1,000 Serie 293 N. 78; premii da L. 600 Serie 169 N. 76, Serie 412 N. 35; premii da L. 200 Serie 677 N. 87, Serie 830 N. 19, Serie 707 N. 17:

Premii da L. 100.

493 92 526 39 282 98 328 33 139 73 639 95 74 71
889 10 824 56 448 40 803 20 399 54.

Vinsero L. 50 i numeri:

| Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | Serie | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 480 | 66 | 472 | 97 | 527 | 86 | 417 | 46 | 448 | 86 | 354 | 11 | 576 | 78 |
| 198 | 76 | 676 | 32 | 670 | 52 | 6 | 52 | 711 | 92 | 367 | 95 | 648 | 19 |
| 96 | 79 | 118 | 18 | 228 | 2 | 581 | 24 | 677 | 11 | 501 | 75 | 75 | 56 |
| 395 | 90 | 855 | 67 | 20 | 51 | 726 | 13 | 610 | 7 | 879 | 6 | 346 | 30 |
| 492 | 22 | 7 | 91 | 212 | 61 | 755 | 66 | 479 | 80 | 656 | 5 | 486 | 28 |
| 375 | 27 | 301 | 65 | 366 | 6 | 74 | 60 | 66 | 1 | 66 | 68 | 569 | 38 |
| 153 | 87 | 219 | 37 | 740 | 44 | 502 | 70 | 33 | 97 | 248 | 40 | 682 | 91 |
| 203 | 28 | 890 | 94 | 583 | 39 | 246 | 35 | 668 | 97 | 92 | 98 | 636 | 64 |
| 379 | 96 | 741 | 28 | 89 | 25 | 137 | 40 | 147 | 73 | 373 | 21 | 232 | 31 |
| 99 | 50 | 725 | 58 | 592 | 85 | 59 | 33 | 655 | 95 | 682 | 75 | 458 | 50 |
| 680 | 36 | 109 | 72 | 659 | 6 | 807 | 62 | 313 | 43 | 846 | 73 | 457 | 74 |
| 197 | 36 | 316 | 52 | 673 | 40 | 656 | 81 | 552 | 44 | 672 | 24 | 578 | 84 |
| 378 | 64 | 176 | 43 | 111 | 79 | 67 | 62 | 793 | 82 | 82 | 24 | 452 | 67 |
| 166 | 23 | 67 | 28 | 169 | 42 | 900 | 3 | 388 | 18 | 46 | 38 | 192 | 95 |
| 219 | 44 | 61 | 15 | 178 | 18 | 511 | 91 | 416 | 63 | 243 | 90 | 522 | 57 |
| 128 | 87 | 666 | 59 | 143 | 14 | 434 | 13 | 833 | 21 | 314 | 68 | 861 | 44 |
| 675 | 28 | 48 | 65 | 117 | 82 | 820 | 51 | 895 | 37 | 730 | 97 | 874 | 97 |
| 465 | 8 | 239 | 46 | 305 | 64 | 422 | 99 | 878 | 77 | 318 | 56 | 396 | 19 |
| 229 | 5 | 312 | 50 | 843 | 45 | 366 | 13 | 505 | 84 | 523 | 33 | 230 | 85 |
| 895 | 48 | 9 | 61 | 726 | 52 | 647 | 80 | 647 | 32 | 727 | 18 | 829 | 46 |

Il pagamento dei sovra dettagliati Rimborsi e Premii verrà eseguito a partire dal 10 gennaio 1879 in avanti dalla Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai Premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima Estrazione avrà luogo il 10 ottobre 1878.

## CONVOCAZIONI

**Società Impresa dell'Esquilino.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 6 agosto p. v. in Genova (Banca Italiana di costruzione), per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale.

**Società Meridionale dei Magazzini generali** — Gli azionisti sono convocati in adunanza ordinaria pel giorno 14 agosto p. v. in Napoli (Corso Garibaldi), per udire la relazione sulla gestione, per la presentazione del bilancio del 4° esercizio col rapporto dei revisori, e per la nomina di 5 amministratori.

**Banca di Genova.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corr. in Genova, sede sociale, per l'approvazione del bilancio al 30 giugno p. p., e relativo riparto d'utili, e per la nomina di consiglieri uscenti.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca di Genova.** — Dal 15 corr. si pagheranno agli azionisti, dalle Casse dello Stabilimento, L. 15 per azione, cioè L. 10 per interessi semestrali, e L. 5 per maggiori utili.

# Avvisi d'Asta

Il 24 corr., presso il Municipio di Castiglione in Teverina (prov. di Roma) si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria Castiglione in Tiverina alla Stazione ferroviaria omonima, della lunghezza di m. 2737.79, in diminuzione dell'importo di L. 19,230.58, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una nuova Caserma nel Comune di Luserna S. Giovanni, per l'importo di L. 57,800. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Lentini a Scordia, della lunghezza di chilom. 11.120.48, per il presunto importo di L. 112,830.68. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale di L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 11,000 id.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Bari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della triennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale detta di Matera, da Canosa ai confini della provincia verso Lavello, per la presunta somma annua di L. 18,474. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sanseverino Marche, si terrà una nuova asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Palazzata, per il presunto importo di L. 48,286.16. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva eguale al 20° del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Sciacca a Caltabellotta 1° tronco, dalla contrada Pioppo alla contrada Santa Maria, della lunghezza di m. 8215.09, per il presunto importo di lire 100,505.12. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Piano di Sorrento, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la costruzione della Cappella ed annessi nel Cimitero comunale, per l'importo di L. 50,000. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva mediante garante solidale beneviso del Municipio.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la bonifica della 1ª zona della Piana di Fondi e Monte S. Biagio, per il presunto importo complessivo di L. 66,000. Deposito interinale L. 3500; cauzione definitiva L. 7000, in numerario, biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria triennale manutenzione e riparazione dei danni ai varii tronchi d'alveo del torrente dei Camaldoli e dell'influente Carmine nei territorii di Chiaiano, Mugnano, Murano, Quagliano e Giugliano, per l'annuo importo di L. 14,900. Deposito interinale L. 1500 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva eguale al decimo del canone totale triennale deliberato, idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 31 corr., presso la Prefettura di Messina, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al 20°, per l'appalto della deviazione di un tronco di strada provinciale fra gli abitati di Spadafora e Venetico, e costruzione di un ponte sul torrente Cocuzzaro, in diminuzione dell'importo di L. 34,713, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 agosto p. v., presso la Deputazione provinciale di Parma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la novennale manutenzione del tratto di strada provinciale dall'Emilia presso Borgo San Donnino a Busseto, della lunghezza di m. 13,241. in diminuzione dell'annuo canone di lire 6355.50, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso l'Intendenza di finanza in Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova Dogana di Catania per la presunta somma di L. 334,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000, in numerario o biglietti di Banca, o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 30,000 idem.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Trinitapoli (provincia di Foggia) si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle strade interne del Comune, in quattro lotti distinti, cioè: 1° lotto per l'importo di L. 19,157.48, 2° per L. 19,940.84, 3° per L. 10,198.56, 4° per L. 12,481.50; in totale L. 61,778.38. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000 in numerario o biglietti di B. N.; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.



# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 414,877.90 | 286.91 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 493,175.27 | 341.06 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 78,297.37 | — 54.15 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 7,982,766.88 | 5,520.59 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 9,362,724.64 | 6,474.91 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,379,957.76 | — 954.32 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 142,600.75 | 124.32 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,088. | 126,518.58 | 116.29 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 59.— | + 16,082.17 | + 8.03 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,143,22 | 3,022,742.25 | 2,644.06 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,078.19 | 2,916,001.52 | 2,704.53 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 65.03 | + 106,740.73 | — 60.47 |

## Strade Ferrate Romane

15ª Settimana — *Dal 9 al 15 aprile* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 527,656.06 | 16,604.37 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 538,115.39 | 17,046.54 |
| Differenza ( in più . . . | 11 | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 10,459.33 | 442.17 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 aprile 1878 . | 1,647 | 7,709,481.10 | 16,271.76 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 7,407,990.13 | 15,644.94 |
| Aumento . . . . . . . . | — | 301,490.97 | 626.82 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO | | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 5658 | 6,860.85 | 17180 | 27,614.96 | 34,475.81 |
| Bagagli e cani. | 140 | 108.60 | 438 | 476.53 | 585.13 |
| Merci a G.V. .. | 858 | 531.80 | 1761 | 3,543.94 | 4,075.74 |
| Merci a P.V. .. | 794 | 6,034.99 | 1091 | 7,703.21 | 13,738.20 |
| Introiti diversi. | » | 619.44 | » | 368.66 | 988.10 |
| Totale L. | 7450 | 14,155.68 | 20470 | 39,707.30 | 53,862.98 |

## ANNUNZI

# AVVISO

Si reca a conoscenza dei Signori possessori di Obbligazioni 3 0[0 emesse dalla Società delle Strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, che i tagliandi delle dette Obbligazioni maturantisi col 1° Luglio prossimo, sono sin d'ora pagabili per anticipazione a tutto il 30 Giugno corrente presso le solite Stazioni delle ferrovie dell'Alta Italia, normalmente autorizzate, la Cassa Centrale in Milano, la Banca di Torino in Torino e la Banca Good Padoa e C. di Roma.

A partire poi dal 1° Luglio prossimo, il pagamento dei tagliandi di cui trattasi, verrà esclusivamente disimpegnato, fino a nuovo avviso, dalla Cassa Centrale in Milano, dalla Banca di Torino e dalla Banca Good Padoa e C. di Roma.

Milano, li 26 Giugno 1878.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di giovedì 25 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per anni 6 a partire dal 1° luglio 1878 e terminare al 30 giugno 1884 del tronco della Strada provinciale da Susa ad Oulx, compreso fra l'uscita della città di Susa e la strada d'accesso alla Stazione ferroviaria d'Oulx.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 14,601.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno 1° agosto prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente alla metà dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

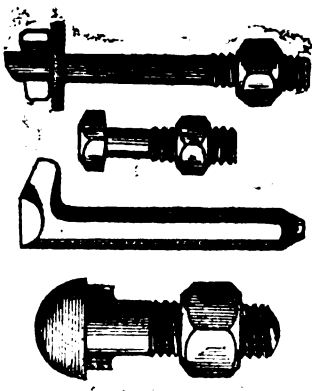
Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì* 16 *luglio* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*

**C. BACCALARIO.**

# SOCIETÀ ANONIMA PER LA FERROVIA D'IVREA

L'Assemblea generale degli azionisti è convocata pel 24 luglio, all'una pomeridiana presso la sede della Società, via Bogino, 25. — L'ordine del giorno è il seguente:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. — 2. Relazione del Comitato di revisione dei conti. — 3. Elezione di due membri del Consiglio d'Amministrazione in surrogazione di quelli cessanti d'ufficio, per scadenza ordinaria. — 4. Elezione di cinque membri del Comitato di revisione dei conti. — 5. Estrazione a sorte di trentasei numeri corrispondenti alle trentasei Azioni da ammortizzare, a partire dal 1° gennaio 1879.

Per intervenire alla riunione, i signori Azionisti devono depositare, presso l'ufficio della Società, le Azioni da essi possedute, almeno tre giorni prima di quello fissato per l'Assemblea genenerale.

Torino, 6 luglio 1878.

**L'Amministrazione.**

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

**Italiani ed Esteri**

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive**, specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

## ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

## GENOVA

**Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele**

## BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.ᵒᵒ quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 24 Luglio 1878 N.° 30.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali. Relazione del Consiglio d' amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878 (Fine) — *Ferrovia del Gottardo. Memoria del Consiglio d' amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa* (Fine) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## SOCIETÀ ITALIANA
## PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 6 *giugno* 1878.

(*Continuazione e fine*— V. N. 29).

VIII. — **Spese d'Esercizio** (*Rete Calabro-Sicula*).

Le spese ordinarie d'esercizio della rete Calabro-Sicula, a termini della Convenzione 28 ottobre 1871, ascesero:
nel 1877 a
L. 7,660,047.73 e per chilom. a L. 6,928.72
nel 1876 a » 6,661,467.65 id. » 6,635.39
quindi aumento
di . . . . L. 998,580.08 nella spesa totale, ed
aumento pure nella spesa chilometrica di . . L. 293.33

Ripartendo la spesa per chilometro nei varii rami di servizio, si hanno, per le due annate, i risultamenti qui riassunti:

| DESIGNAZIONE DEI RAMI DI SERVIZIO | SPESA CHILOMETR. 1876 | SPESA CHILOMETR. 1877 | SPESA del treno-chilom. 1876 | SPESA del treno-chilom. 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Spese gen. dell'Amm. Centr. . . . | 182.68 | 195.60 | 0,073 | 0,079 |
| Id. dell'Esercizio . . . . . | 586.39 | 511.99 | 0,234 | 0,205 |
| Movimento e Traffico . . . . . . . | 1,619.43 | 1,730.20 | 0,647 | 0,694 |
| Trazione e Materiale . . . . . . . . | 2,215.05 | 2,467.04 | 0,885 | 0,990 |
| Mantenimento e Vigilanza . . . . | 1,898.92 | 1,872.24 | 0,759 | 0,751 |
| Spese generali dei Magazzini . . . | 132.92 | 151.65 | 0,053 | 0,061 |
| Totale . . . . . | 6,641.54 | 6,928.72 | 2,651 | 2,780 |

Alle spese ordinarie del 1877, ascendenti, come sopra è detto, a . . . . . . . . . . . . . L. 7,660,047.73
aggiungendo le spese straordinarie in . » 4,772,050.46
si ha la spesa totale dell'Esercizio in . . L. 12,432,098.19
Gl'introiti essendo stati di . . . . . » 7,256,987.44
ne risulta l'eccedenza di spesa sull'entrata di L. 5,175,110.75

Anche circoscrivendo il confronto alle sole spese ordinarie, le quali salirono a . . . . . . L. 7,660,047.73
cogli introiti dell'esercizio per . . . . » 7,256,987.44
si ha sempre l'eccedenza di spesa di . . L. 403,060.29
Questa eccedenza era risultata nell'anno andato di . . . . . . . . . . . . . . » 480,399.96
Vi ha dunque un miglioramento di . L. 77,339.67

Ed è da pensare che questo si farà d'anno in anno più notevole, di mano in mano che, col progredire delle costruzioni, riunendosi i varii servizii staccati, che di presente si hanno, con maggiore sviluppo del traffico, verranno in pari tempo a diminuire le spese relative d'esercizio.

IX. — **Contenzioso**.

Dobbiamo ora darvi alcun ragguaglio sullo stato delle liti, nelle quali la Società si trova impegnata.

Come già sapete, quelle vertenti col Governo sono state sospese dalla Convenzione di riscatto del 15 febbraio 1876.

Nella causa coll'Impresa Gonzales, la Corte Suprema di Cassazione di Firenze ha interamente accolto il ricorso da noi fatto contro la sentenza di questa Corte d'Appello, che dichiarava nullo il lodo arbitrale. La causa, sulla domanda di nullità di questo lodo, è stata rinviata alla R. Corte di Lucca.

La Corte di Cassazione di Torino non ha ancora sentenziato sul nostro ricorso contro la sentenza emessa da quella Corte d'Appello nella causa coll'Impresa Genazzini. Frattanto, gli atti d'istruzione sul punto da quella sentenza riservato per i danni, che affermansi patiti dall'Impresa in conseguenza del brigantaggio, sono andati innanzi, e i risultamenti ottenuti nelle prove testimoniali sembrano favorire l'assunto della Società.

Continua a rimanere sospesa la lite che pende colla Società delle Ferrovie Romane per la liquidazione delle spese di costruzione della Stazione centrale di Napoli; nè è venuta meno la speranza che si possa riuscire ad un amichevole componimento.

Sono stati condotti a compimento gli atti istruttorii della lite, che nella Relazione dell'anno scorso vi annunziavamo esserci stata mossa dal sig. Jacobelli, in seguito alla ro-

vina del ponte sul Calore, detto del Torello, ed attendiamo la sentenza, che ci riprometiamo favorevole.

Fra i molti litigi di poco conto, che ci sono stati intentati nell'anno, e che riguardano per la più parte questioni d'esercizio, sono da distinguerne due, entrambi promossi dall'Impresa Ferroni-Frati-Cavara, l'uno per i lavori della Stazione dafinitiva di Ancona, l'altro per opere di consolidamento al ponte sul Metauro presso Fano. Motivo alla prima lite è stata la risoluzione del contratto che la Società, valendosi delle facoltà in esso riservate, ha stimato nell'interesse dell'opera d'intimare; motivo alla seconda, la domanda di straordinarii compensi oltre quelli pattuiti nel rispettivo contratto. — Le due liti trovansi nei primi stadii d'istruzione.

Delle cause pendenti con alcuni appaltatori del Dazio consumo per la riscossione dei dazii sulle materie depositate o consumate nelle Stazioni, due sono state decise a nostro favore, l'una a Foggia, l'altra a Napoli; per una terza abbiamo avuta sentenza sfavorevole a Messina. Il Comune di Napoli è ricorso in appello per la seconda, e così pur noi per la sentenza di Messina.

Chiuderemo questi compendiosi cenni sul ramo contenzioso, aggiungendo che la più parte delle cause per quistioni d'esercizio, che hanno avuto esito nell'anno, lo ebbero per noi favorevole.

### X. — Liquidazione generale.

| | | |
|---|---|---|
| Alla somma di . . . . . . . . . L. | | 4,510,322 36 |
| portata a conto nuovo dalla liquidazione generale dell'anno 1876, inclusi gli utili residuali degli esercizii precedenti, aggiungendo: | | |
| Le sovvenzioni dello Stato: | | |
| per le linee Meridionali L. | 22,533,601.46 | |
| per la linea Lombarda . » | 1,456,834.52 | |
| | | » 23,990,435.98 |
| I prodotti netti dell'Esercizio (1) . . . » | | 5,868,446.02 |
| Il compenso per l'esercizio della rete Calabro-Sicula . . . . . . . . . . » | | 290,279.50 |
| L'interesse sul fondo di riserva statutario » | | 121,002.45 |
| Diversi . . . . . . . . . . . . . » | | 77,044.11 |
| Ascendono le attività a L. | | 34,857,530.42 |
| Da queste detraendo: | | |
| Gl'interessi e la quota d'ammortamento spettanti all'Esercizio . L. | 28,224,794.34 | |
| La tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali » | 616,981.87 | |
| Le differenze di cambio » | 1,254,212.70 | |
| Le spese di fondazione » | 19,305.94 | |
| | | » 30,115,294.85 |
| Rimangono gli utili netti della liquidazione in . . . . . . . . . . . . . . L. | | 4,742,235.57 |
| formati da utili dei bilanci precedenti per . . . . L. | 4,510,322.36 | |
| e da utili dell'anno 1877 per . . . . . . . . » | 231,913.21 | |
| Prelevando da quest'ultima somma: | | |
| 1. il 6 0[0 alla riserva statutaria . . . . . . L. | 13,914.79 | |
| 2. il 5 0[0, cioè L. 11,595.66, di cui 1[4 ai Capi-Servizio » | 2,898.92 | |
| 3[4 al Consiglio di amministrazione . . . . » | 8,696.74 | |
| coll'aggiunta di altre » | 162,731.81 | |
| *Da riportare* L. | 188,242.26 | |
| *Riporto* L. | 188,242.26 | L. 4,742,235.57 |
| a compimento dell'assegno minimo di L. 171,428.55 fissato al Consiglio stesso, la somma totale da prelevarsi dagli utili netti della liquidazione ammonterà a . . | | » 188,242.26 |
| Restano quindi L. | | 4,553,993.31 |

(1) Introiti lordi dell'Esercizio . . . . L. 22,108,516.19
Prodotti fuori traffico . . . . . . . . » 176,759.21
L. 22,285,275.40

Meno — Spese generali Amministrazione centrale . . L. 1,592,893.58
Spese ordinarie dell'esercizio » 13,261,674.11
Spese straord. dell'esercizio » 1,562,261.69
» 16,416,829.38

Prodotto netto L. 5,868,446.02

da portarsi a conto nuovo. —

Non possiamo chiudere questa nostra Relazione, senza dirvi qualche parola delle Convenzioni ferroviarie.

Nell'assemblea generale del 20 marzo decorso, voi avete approvato le Convenzioni da noi sottoscritte il 20 novembre 1877, per il riscatto delle linee sociali e l'assunzione dell'esercizio della rete Adriatica.

Il Ministero attuale, declinando la responsabilità assunta dal Ministero precedente, propone al Parlamento una larga inchiesta, per riconoscere in qual modo proceda l'esercizio ferroviario, e se le condizioni, i calcoli e criterii, su cui si fondano le Convenzioni stipulate dal Ministero Depretis, rispondano all'interesse dello Stato.

Dopo cinque e più anni di studii e di trattative di ogni genere, noi potevamo credere la questione matura per una soluzione. Ma, se la inchiesta sarà giudicata necessaria dal Parlamento, noi facciamo voti perchè sia finalmente risoluta una questione, per la quale rimangono da lungo tempo in una condizione stranamente incerta tanti interessi pubblici e privati.

Signori,

Abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione i conti del 1877 ed il preventivo del 1878;

2° Di invitarvi ad eleggere, a forma dell'art. 41 degli Statuti sociali, dieci Consiglieri, cioè sette in luogo dei signori:

Belinzaghi conte comm. Giulio — Bassi cav. Nobile Gerolamo — Cagnola cav. nobile Carlo — Giarrè cav. avv. Massimiliano — Papa cav. avv. Giovanni Antonio — Trezzi cav. avv. Ambrogio — Accolla avv. Francesco,

uscenti di carica per turno e rieleggibili; due in rimpiazzo dei signori:

Bombrini comm. sen. Carlo — Accolla avv. Francesco,

i quali, eletti nell'Assemblea ordinaria dell'anno decorso, a coprire i posti lasciati vacanti dai consiglieri Leonino e Genuardi, già facevano parte del Consiglio;

uno infine in sostituzione del rimpianto

Cini cav. Bartolomeo.

3° Di invitarvi a nominare tre Revisori del Bilancio e due Supplenti, conforme prescrive l'art. 32 degli Statuti.

### Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni 69,434, con diritto a voti 1866.

Si constatarono intervenuti Azionisti 100, rappresentanti Azioni 60,726, con diritto a voti 876.

Risultarono approvati all'unanimità: la Relazione del Consiglio d'amministrazione, il Bilancio consuntivo del 1877 ed il preventivo del 1878.

Per la nomina a Consiglieri d'amministrazione, ebbero i maggiori voti i signori:

Belinzaghi conte comm. Giulio — Bassi cav. nobile Girolamo — Cagnola cav. nobile Carlo — Giarrè cav. avv. Massimiliano — Papa cav. avv. Giovanni Antonio — Trezzi cav. avv. Ambrogio — Accolla avv. Francesco — Oneto Francesco fu Giuseppe — Brambilla Pietro — Lancia di Brolo marchese Corrado.

Vennero, per conseguenza, proclamati Amministratori i signori: Belinzaghi, Bassi, Cagnola, Giarrè, Papa, Trezzi ed Accolla, rimanendo vacanti tre posti, per essere già Amministratori i sig. Oneto, Brambilla e Lancia di Brolo.

Infine, risultarono eletti a Revisori del Bilancio i signori:

Decio cav. avv. Innocente — Vegni comm. prof. Angiolo — Peri comm. Carlo;

ed a Supplenti i signori:

Cantagalli cav. Ulisse — Luchi cav. Lorenzo.

# FERROVIA DEL GOTTARDO

MEMORIA *del Consiglio d'amministrazione della Società per la Ferrovia del Gottardo, diretta all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878, *e concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa.*

*(Continuazione — V. N° 29)*

*Riporto* Fr. 4,720,100

6. La Conferenza internazionale di Lucerna ha deciso, com'è noto, che sarebbe calcolato un doppio binario sulle sezioni Erstfeld-Göschenen ed Airolo-Biasca, ma che pel momento non vi si eseguirebbe che un binario semplice, in quanto la costruzione del secondo binario non importasse più tardi un considerevole aumento di spesa o non intralciasse l'esercizio.

I signori Pressel e Kauffmann proposero di *costruire provvisoriamente i tunnel delle rampe d'accesso pure per un solo binario*, laddove non sia certo di doverli rivestire interamente di muratura, e per conseguenza di costruirli in appresso per un doppio binario. Ciò avrebbe luogo *secondo un nuovo modo di costruzione*, il quale permette l'allargamento ulteriore dei tunnel senza aumento di spesa, e senza incagli sensibili per l'esercizio. Rimane inteso che, nell'applicazione di questo sistema, i tunnels sarebbero tosto costrutti per un doppio binario, laddove la natura della roccia esigerebbe un rivestimento dei piedritti anche per un tunnel ad un solo binario.

Secondo un calcolo assai dettagliato, che ci venne presentato, l'adozione di tale proposta avrebbe per effetto di realizzare una economia di fr. 5,855,334, in confronto della perizia dell'Ufficio tecnico centrale. Questo calcolo necessariamente si basa su alcune ipotesi, in quanto alla lunghezza per la quale i tunnel dovrebbero essere rivestiti in muratura; ma queste ipotesi sono basate sopra uno studio profondo della natura della roccia e della sua stratificazione, per ciascun tunnel in particolare. Da tale studio è risultato che, in media, sarà da rivestire in muratura il 52 0[0] dei tunnels, ed il 48 0[0] potrà far a meno del rivestimento.

Noi ci siamo pronunciati per l'adozione della proposta dei signori Pressel e Kauffmann, facendo nondimeno dipendere la nostra decisione definitiva dall'approvazione dell'alto Consiglio federale svizzero, rispetto al nostro modo di vedere in questa importante questione. Il Consiglio federale essendosi dichiarato d'accordo, noi deduciamo dalla perizia dell'Ufficio tecnico centrale la suddetta somma di . . » 5,855,334

7. Basandoci sul parere d'uno degli ingegneri più esperti in materia di costruzione di tunnel, il quale si appoggia egli medesimo sull'opinione d'altri famosi ingegneri, ci siamo decisi di non far eseguire interamente in pietra da taglio le *vôlte dei tunnels che restano da costruire*, ma di adottare per queste vôlte il genere di muratura usato nella Svizzera occiduntale, in Francia, sul Reno e sulla Mosella, che consiste *in pietre tagliate sui paramenti vuoti. ed il resto in mattoni.* Si otterrà così una economia di . . . . » 976,340

8. Secondo il progetto e la perizia dell'Ufficio tecnico centrale, il *tunnel di Rohrbach-Naxberg* dev'essere eseguito mercè 2 gallerie longitudinali (l'una superiore, l'altra inferiore). Nondimeno, avuto riguardo alle gallerie laterali che dovranno esservi aperte, basterà una sola

*Da riportarsi* Fr. 11,551,774

*Riporto* Fr. 11,551,774

galleria longitudinale. Ne risulta una diminuzione di spesa di . . . . . . . . . » 77,620

9. Per quanto concerne i cantieri venne fissato un programma, che si allontana da quello dell'Ufficio tecnico centrale. Questo nuovo programma tiene più conto delle circostanze nelle quali si trova l'impresa, e presenta inoltre una economia di . . . . . » 216,600

10. Noi poniamo volentieri in conto anche un'altra economia di . . . . . . . . » 424,714

ottenuta sulla perizia dell'Ufficio tecnico centrale, in seguito a *miglioramenti di dettaglio introdotti nel progetto*, dall'epoca in cui i piani furono presentati dall'Ufficio medesimo alla Direzione, e quella in cui furono pronti per essere sottoposti al Consiglio federale svizzero, *nonchè in seguito di alcune rettificazioni analoghe.*

11. L'abbandono momentaneo del secondo binario nella grande galleria venne suggerito come una nuova economia. La costruzione di questo binario costerebbe fr. 741,210; ma se lo si lascia da parte, è tanto di risparmiato. Senza volerci qui pronunciare sulla questione, se sia necessario di collocare fin da principio il secondo binario nella grande galleria, resta per noi evidente che non si potrebbe quasi farne a meno, per lungo tempo; e che, se si vuol avere nella presente perizia un'idea del capitale di costruzione, che sarà necessario sin da principio e pel seguito, per far fronte ad un traffico di 260,000 viaggiatori e di 500,000 tonnellate di merci, non si deve dedurre dalla perizia la spesa di un secondo binario nella grande galleria. Sotto questo rapporto, non viene dunque inrrodotta alcuna modificazione alla perizia dell'Ufficio tecnico centrale.

*Totale* Fr. 12,270,708

Che dedotti dalla cifra complessiva calcolata in . . . . . . . . . . . . . . » 238,203,608

Risulta la perizia dell'Ufficio tecnico centrale, da noi modificata nella suddetta somma di Fr. 225,932,900

Ci rimane ora soltanto di accennare che abbiamo l'intenzione di sottoporre ad un nuovo esame profondo la questione: « in quale maniera fa ferrovia dovrà attraversare la linea di divisione delle acque tra i laghi di Zugo e di Lowerz »; e noi consideriamo per conseguenza questo punto come tuttora da regolare. Riguardo all'effetto di tale questione di tracciato sulla spesa, solo punto di vista da cui qui la consideriamo, il mantenimento del progetto attuale, cioè del passaggio della linea di divisione delle acque mediante un tunnel (tunnel di Goldau), importa una spesa sproporzionata, per il momento, ed anche per tutto il tempo che codesto tunnel non servirà che per la linea Rothkreuz-Immensee-Arth, e che la linea Zug-Artg non vi andrà a collegarsi. Ma se anche il nuovo esame, a cui noi vogliamo far procedere, venisse a constatare che tale progetto merita realmente la preferenza su quello suggerito dal signor Pressel, la perizia di fr. 225,932,900, a cui noi giungiamo dietro quanto esponemmo più sopra, non si troverebbe talmente aumentata da far temere di sorpassare per ciò il capitale giudicato necessario dalla Conferenza iuternazionale di Lucerna.

L'aumento di spesa del detto progetto in confronto di quello del sig, Pressel, che abbiamo adottato nei nostri calcoli, sarebbe, come più sopra si è detto, di Fr. 943,100

E se si aggiunge questa somma alla nostra perizia totale . . . . . . . . . . . » 225,932,900

Si ha la somma totale di . . . . . Fr. 226,876,000

importo che rimane ancora di . . . . . » 124,000

al di sotto della perizia della Conferenza internazionale, la quale è di . . . . . . . Fr. 227,000,000

Dobbiamo altresì notare, che nella nostra perizia si è partiti dall'ipotesi « che la costruzione della rete ristretta del Gottardo potrebbe esser compiuta già al 1° ottobre 1881 ». Questa ipotesi è basata sull'opinione unanime del nostro personale tecnico. Essa sarebbe pure ammissibile, senza che si avesse a temere un aumento di prezzo risultante dal dover forzare il lavoro, se fosse possibile cominciare i tunnels più importanti nel corso del mese prossimo. Se tale condizione non è adempiuta, bisogna allora aggiungere alla nostra perizia l'aumento di spese che porta seco un ritardo nel principio dei lavori, e per conseguenza pure nel loro compimento, cioè gl'interessi del capitale, le spese d'amministrazione, ecc., per tale prolungazione del periodo di costruzione. Questo aumento di spese è di circa 4 milioni di franchi all'anno. Se dunque il termine di compimento dovesse essere rimandato al 1° luglio 1892, la nostra perizia si troverebbe superata per questa causa, ma per essa soltanto, di circa 3 milioni di franchi.

La nostra perizia, quale risulta dal sovraesposto, sempre sotto le riserve che abbiamo fatte rispetto al termine di compimento, e quale l'abbiamo sottoposta al Consiglio federale svizzero, *prevede*:

1°. L'esecuzione della rete ristretta del Gottardo, in conformità al programma della Conferenza internazionale di Lucerna, cioè:

*a*) secondo le prescrizioni tecniche contenute nel Protocollo finale della detta Conferenza, per quanto riguarda il massimo delle pendenze, il minimo dei raggi delle curve, l'esecuzione a semplice o doppio binario, ecc.;

*b*) nelle condizioni e con un corredo che permettano di far fronte ad un traffico di 260,000 viaggiatori e di 560,000 tonnellate di merci;

2°. Il compimento degl'impegni che furono presi verso i Cantoni di Berna e Lucerna, in compenso dell'aggiornamento provvisorio della linea Lucerna-Immensee;

3° Le spese che la Società dovrà probabilmente sostenere per la presa della IV serie di Obbligazioni da parte del Consorzio finanziario, nonchè per ottenere, per via di una nuova emissione di Obbligazioni (6 milioni di franchi in 1ª ipoteca e 6 milioni in 2ª) il capitale privato ch'essa deve ancora procurarsi;

4° Gl'interessi del capitale-Azioni durante il periodo di costruzione, al 6 0[0 all'anno (se non in ispecie, almeno per via di compenso coi versamenti che restano da effettuare;

5° La creazione d'un fondo di riserva per garantire il servizio degl'interessi del capitale-Obbligazioni di 80 milioni di franchi durante i primi anni che seguiranno la apertura all'esercizio della intera linea Immensee-Pino.

Si porrà forse ancora in dubbio, come già fu fatto, che la nostra perizia *basti*, malgrado tutta la cura avuta nel compilarla; e quantunque le basi, sulle quali essa riposa, sieno state approvate nel rapporto tecnico del sig. Pressel, chiamato a dare il suo parere. Come abbiamo detto più sopra, una certezza non può risultare che da un contratto *à forfait* con una Impresa, che presenti le garanzie volute e che s'incarichi dell'esecuzione completa delle linee, che restano da costruire, in modo che la Società non possa avere, per questi lavori, nulla da sborsare in più di quanto è previsto nella perizia.

Noi ci siamo preoccupati da lungo tempo di un contratto di questo genere. Parecchi imprenditori ci domandarono già, nello scorso autunno, di essere ammessi a prender conoscenza del progetto più recente, relativo alle linee della rete del Gottardo che rimane ancora da costruire, nonchè le corrispondenti perizie, allo scopo di potersi preparare ad un'offerta per tutti i lavori, o per lotti più o meno estesi, all'epoca della riorganizzazione dell'impresa dal Gottardo. Si è sempre soddisfatto a tali domande, benchè il progetto e la perizia non fossero ancora definitivamente stabiliti. Con una pubblicazione del 6 ottobre 1877, la Direzione ne informò il pubblico, e dichiarò che, in vista di trattare tutti sullo stesso piede e di assicurare all'impresa i vantaggi risultanti dall'apertura di un concorso in tempo utile pei lavori da dare in appalto, essa era pronta a concedere le stesse facilità a tutti gli imprenditori che ne facessero la domanda. Nello stesso tempo, essa non mancò di far osservare che la stagione permetteva ancora di esaminare il terreno in tutta la sua estensione, cioè persino nei punti più elevati.

Allorchè il progetto e la perizia furono pronti ad essere sottoposti al Consiglio federale svizzero, gl'imprenditori, che avevano manifestato l'intenzione d'incaricarsi dei lavori da eseguire, furono invitati a presentare le loro offerte sulla base dei documenti sottoposti al Consiglio federale svizzero e d'un progetto di contratto da noi elaborato. Il termine fissato a tale effetto spirò il 12 corrente. È ben naturale che noi non possiamo, sino da oggi, dare il risultato delle misure prese. Nondimeno si può dire che tale risultato conferma l'esattezza della perizia, che noi abbiamo presentata al Consiglio federale.

II. La seconda domanda che l'alto Consiglio federale svizzero ha fatta alla nostra Direzione, è quella d'indicargli « in qual modo la nostra Società intende procurarsi il capitale privato ancora necessario, a tenore delle decisioni della Conferenza internazionale di Lucerna ».

Siccome la nostra perizia concorda press'a poco con quella della Conferenza internazionale di Lucerna, in quanto all'importo totale, così la domanda della *formazione del capitale di costruzione necessario* rimane la stessa, sia che si prenda per base l'una o l'altra di siffatte perizie.

Nel suo *programma finanziario*, la Conferenza internazionale di Lucerna è partita dall'ipotesi, che il capitale di costruzione di 187 milioni di fr., calcolato in origine per la ferrovia del Gottardo: cioè 85 milioni di sovvenzioni degli Stati, 68 milioni di Obbligazioni e 34 milioni di Azioni, sia già acquisito; e che sui 40 milioni ancora necessarii per far fronte alla spesa di 227 milioni della perizia attuale, si avranno 28 milioni di sovvenzioni suppletorie degli Stati interessati e 12 milioni da ottenersi col concorso del capitale privato.

Noi abbiamo creduto non vi fosse alcuna ragione per collocarci sopra un terreno diverso da quello della Conferenza internazionale. Per conseguenza, abbiamo con essa ammesso: 1° che dagli Stati interessati, i cui rappresentanti costituivano appunto la Conferenza, si otterranno delle sovvenzioni ammontanti a 113 milioni di *franchi;* 2° che il Consorzio finanziario per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo, oltre la I, II e III serie di Obbligazioni, che ha già preso e che ammontano a 48 milioni, è obbligato a prendere pure la IV serie di 20 milioni; 3° che, dopo essere stato versato il 60 0[0 sulle Azioni, il rimanente 40 0[0 sarà del pari versato, se l'operazione è convenientemente facilitata. 4° Per ciò che concerne infine gli altri 12 milioni di capitale privato da procurarsi, noi crediamo che (poichè non ci pare di poter ricorrere ad una emissione di Azioni privilegiate), la sola forma conveniente fosse quella di aumentare il capitale-Obbligazioni.

Ci resta di rendervi conto di quanto abbiamo fatto per assicurare la *realizzazione di questo programma finanziario.*

In primo luogo, per quanto riguarda il *versamento delle sovvenzioni suppletorie da parte dei paesi interessati*, è questa una questione la cui soluzione dipende dagli Stati, e non dalla nostra attività. Soltanto allorchè si trattava delle condizioni che alcuni Cantoni mettevano alla loro compartecipazione alla sovvenzione della Svizzera, e che si riferivano a questioni nelle quali la nostra Società è interessata, noi eravamo in caso di agire. Nella prima parte della nostra *Memoria*, noi vi abbiamo intrattenuto sul solo caso di questo genere che si è presentato. — Per nulla omettere e per fornire una rassegna completa, crediamo dover aggiungere che il Reichstag tedesco autorizzò il Cancelliere dell'Impero a conchiudere un trattato addizionale sulla base del Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, e per conseguenza ad aderire ad una sovvenzione suppletoria di 10 milioni di franchi; che il Ministero italiano domandò la stessa autorizzazione al Parlamento, e, come si assicura da più parti, è quasi certo che non tarderà ad ottenerla; e che finalmente il Consiglio federale svizzero, benchè non abbia nulla trascurato per riuscire, non ha finora potuto formulare proposte definitive circa

gli 8 milioni di fr. di sovvenzione complementare posti a carico della Svizzera dalla Conferenza internazionale di Lucerna (*).

*La presa della IV serie di Obbligazioni di* 20 *milioni di franchi da parte del Consorzio finanziario* diede luogo a lunghe ed estese trattative, che finalmente riescirono ad un risultato pienamente accettabile dalla Società. Allorchè tali trattative furono iniziate, noi ci ponemmo al punto di vista, che il Consorzio fosse, è vero, tenuto a prendere la IV serie di Obbligazioni di 20 milioni di franchi, ma che si potesse temere ch'esso contestasse quest'obbligo; e che per evitare una causa probabilmente assai lunga, e gl'incagli che ne risulterebbero per la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, fosse senza dubbio preferibile di cercare una nuova combinazione per ottenere la totalità del capitale privato ancora necessario: combinazione alla quale il Consorzio darebbe il suo concorso, e che comprenderebbe i 20 milioni in parola, collocandoli sovra un piede più favorevole che finora. Per conseguenza, proponemmo alla Direzione del Banco di sconto di Berlino, che è incaricato della gestione degli affari del Consorzio, di riunire una conferenza, nella quale venisse discussa la presa della IV serie di Obbligazioni e tutte le questioni relative.

La nostra proposta fu accettata, e la conferenza, a cui la Direzione del Banco di sconto aveva convocato tutti i membri del Consorzio, ebbe luogo il 17 settembre dell'anno scorso a Francoforte s[M. Alla nostra domanda preliminare: se il Consorzio aveva l'intenzione di osservare il termine di presa della IV serie di Obbligazioni, ch'era stato nel frattempo rinviato sino al 31 ottobre 1877, i membri del Consorzio risposero per la maggior parte, dichiarando che le condizioni e previsioni della Convenzione del 10 ottobre 1871 non sussistevano più, ed essi non si ritenevano più obbligati a prendere la IV serie d'Obbligazioni, e che si riservavano la loro piena libertà d'agire secondo le circostanze, in quanto ad ulteriori trattative concernenti le dette Obbligazioni.

Nondimeno, allorchè i nostri delegati ebbero dichiarato ch'essi erano in grado di fare, senza pregiudizio della questione di diritto, delle comunicazioni allo scopo di offrire migliori garanzie al capitale-Obbligazioni, e di condurre ad un amichevole accordo, il Consorzio nominò un Comitato, composto di 7 membri. Riservando espressamente il nostro punto di vista, secondo il quale il Consorzio era sempre tenuto a prendere la IV serie di Obbligazioni, noi ci dichiarammo disposti a conferire col detto Comitato; ma nel tempo stesso incaricammo un legale di studiare la questione dal punto di vista del diritto, e d'intentare la causa nel caso che quelle trattative non riescissero ad alcun risultato soddisfacente.

Non avendo potuto il Comitato riunirsi tosto dopo la conferenza di Francoforte, una delegazione di esso recossi a Lucerna il 24 ottobre 1877 per dar corso alle trattative. I nostri delegati, riferendosi alle decisioni della Conferenza internazionale del giugno 1877 ed agli alleviamenti che ne derivano alla Società; ed esponendo i motivi che vi sono per ammettere che la linea principale Immensee-Pino (comprese le linee ticinesi di pianura) potrà essere eseguita mediante la somma di 227 milioni di fr. calcolata dalla Conferenza internazionale di Lucerna (anche calcolando al 6 0[0 l'interesse del capitale-Azioni per tutta la durata della costruzione); i nostri delegati, diciamo, proposero che fosse costituita una prima ipoteca sulla linea Immensee-Pino e diramazione verso Locarno, a favore del capitale-Obbligazioni di 48 milioni di fr. già emessi, nonchè dell'importo della IV serie di Obbligazioni di 20 milioni che rimane da prendere, e dei 12 milioni che, a tenore del Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, la Società deve ancora procurarsi per la costruzione della linea Immensee-Pino; e che su questi 80 milioni il Consorzio s'incaricasse di 20 milioni almeno, cioè d'una somma eguale a quella della IV serie di Obbligazioni, che il Consorzio erasi da principio impegnato a prendere.

Essendo però state fatte delle obbiezioni contro la cifra elevata di questa prima ipoteca di 80 milioni di fr., i nostri delegati proposero in seconda linea, che la prima ipoteca in favore di questo capitale-Obbligazioni comprendesse, oltre la linea principale Immensee-Pino, anche la diramazione Cadenazzo-Locarno, ed altresì, al bisogno, il tronco Lugano-Chiasso; in guisa che le tre quarte parti degli 80 milioni, cioè 60 milioni, fossero garantite da una prima ipoteca, e che pel resto, cioè per 20 milioni, venisse costituita una seconda ipoteca. Si mirava con ciò, in vista dei diritti delle Obbligazioni già emesse (secondo le quali non devono esser create nuove Obbligazioni più favorite), che la prima ipoteca fosse costituita da una somma di 36 milioni di fr. di capitale-Obbligazioni già versata, e per 24 milioni di quella che rimane ancora a procurarsi; che la seconda ipoteca fosse creata in favore d'una somma di 12 milioni del capitale-Obbligazioni già versata, e per 8 milioni di quello che rimane ancora da ottenere; e che il Consorzio finanziario s'impegnasse a mantenere, a condizioni accettabili, la emissione del capitale-Obbligazioni di 24 milioni di fr. in prima ipoteca.

Dopo una discussione preliminare di tale proposta e delle questioni relative, fu convenuto che i delegati del Consorzio sottopporrebbero ai loro cointeressati ciò ch'era stato discusso; ch'essi promoverebbero la riunione a breve termine del Comitato nominato dal Consorzio, e provvederebbero a che la Direzione del Gottardo fosse informata prima del 15 novembre dell'accoglienza fatta alle nostre proposte dagli organi del Consorzio, e ciò ch'essi avevano l'intenzione di proporre, a tale riguardo, ai membri del Consorzio medesimo.

Il 20 novembre, il Comitato del Consorzio ebbe una riunione a Francoforte S[M, ed il 1° dicembre pervenne alla Direzione la risposta domandata.

Questa risposta si riassume così: 1° Il Consorzio metteva per prima condizione ad un ulteriore versamento di capitale-Obbligazioni, che le nuove perizie della Conferenza internazionale e dell'Ufficio tecnico centrale della Società del Gottardo, secondo le quali è ammesso per la rete ristretta un eccedente di 40 milioni di fr., non saranno illusorie; e che in questo eccedente sarebbero compresi gl'interessi 6 0[0 di tutto il capitale-Azioni, durante il periodo di costruzione, e non un interesse del 3 0[0 soltanto, come suggeriva la Conferenza internazionale di Lucerna. Il Consorzio considererebbe codesta condizione come adempiuta allorchè gli Stati sovvenzionanti avessero approvato i piani e le perizie modificate. 2° Il Consorzio metteva pure per condizione ai suoi versamenti ulteriori, che la Direzione del Gottardo chiamasse immediatamente il versamento del saldo delle Azioni, o che eventualmente provvedesse in altra maniera al coprimento della detta somma, e provasse debitamente al Consorzio che questa somma, come pure quella dei 40 milioni di cui si è parlato più sopra, fossero assicurate. 3° Il pagamento dei 20 milioni di fr. si effettuerebbe sulla base d'una Convenzione da stipulare e secondo i bisogni, nonchè a *pro rata* del valore delle linee costrutte, in confronto a quello delle linee che ancora rimangono da eseguire. 4° Si costituirebbe, a favore del capitale-Obbligazioni di 68 milioni di fr. e degl'interessi relativi, una prima ipoteca sulla linea intera, compreso il tronco Lugano-Chiasso, nonchè su tutti gli annessi e connessi della linea stessa. Si ricusava poi di lasciare il tronco Lugano-Chiasso al di fuori della ipoteca e d'incaricarsi altresì dei 12 milioni da procurare contro un'altra ipoteca, o comprendendoli nella prima ipoteca; nonchè di aderire alla eventuale proposta di ammettere una prima, ed in parte una seconda ipoteca pei 68 milioni.

Noi autorizzammo la Direzione a dirigere al Consorzio la risposta seguente:

« Al 1.° La Direzione del Gottardo si dichiara d'accordo che, nella perizia che deve servire di base al riconsolida-

---

(*) Come fu già annunziato, il Consiglio federale ha poi formulato la sua proposta pel pagamento di 6 1[2 milioni, salvo il *referendum*. Vedi ancora più sotto le *Notizie ferroviarie estere*.

La Redazione.

mento dell'impresa del Gottardo, sia ammesso un interesse del 6 0[0, durante il periodo di costruzione, per la totalità del capitale-Azioni. La Direzione parte dal punto di vista, che sarà ritenuto gli Stati sovvenzionanti aver dato la loro approvazione ai piani ed alle perizie che devono servire di base al riconsolidamento dell'impresa del Gottardo. appena il Consiglio federale svizzero avrà approvato la giustificazione, che la Società del Gottardo deve fornire, a tenore della legge federale sulle ferrovie e delle prescrizioni del Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, ossia delle disposizioni del nuovo trattato da stipularsi sulla base del Protocollo finale.

« Al 2.° La Società del Gottardo prenderà l'impegno di chiamare il versamento del saldo del capitale-Azioni di 34 milioni di fr. (sotto riserva però della facoltà, ove sia conveniente, di dedurre gl'interessi anticipati relativi al periodo di costruzione), appena avrà avuto luogo il riconsolidamento dell'impresa; e di annullare, in conformità agli statuti, le Azioni sulle quali non fossero eseguiti i versamenti. La Società proverà poi ch'essa dispone delle risorse finanziarie di cui ha bisogno per eseguire la rete ristretta calcolata nel Protocollo finale dell'ultima Conferenza internazionale di Lucerna, presentando una decisione del Consiglio federale, che approvi siffatta giustificazione finanziaria.

« Al 3.° Il Consorzio effettuerà il versamento della IV serie d'Obbligazioni di 20 milioni mediante acconti entro un termine di circa due anni, a datare dal riconsolidamento dell'impresa del Gottardo. Ciascuno dei membri del Consorzio consegnerà alla Società del Gottardo una dichiarazione d'impegno pel pagamento, alle scadenze convenute, della sua quota-parte nella presa della IV serie di Obbligazioni.

« Al 4.° La Società costituirà, in conformità alla legge federale circa le ipoteche sulle ferrovie, una prima ipoteca sulle linee Immensee-Pino, Cadenazzo-Locarno e Lugano-Chiasso, compresi tutti gli annessi e connessi, a favore dei 48 milioni d'Obbligazioni già emesse, dei 20 milioni che restano da prendere dal Consorzio, nonchè a favore di 8 milioni di Obbligazioni da emettere, ossia in totale di 76 milioni di fr. Qualora il Consorzio trovasse conveniente, per meglio collocare la IV serie di Obbligazioni di 20 milioni di fr., d'incaricarsi altresì degli 8 milioni di Obbligazioni in prima ipoteca che restano ancora da emettere, la Società si dichiara disposta a prestarvisi, alle condizioni che saranno convenute ».

La lettera della Direzione, contenente tale risposta, porta la data del 14 dicembre 1877.

Le trattative ulteriori, a voce od in iscritto, condussero alla seguente Convenzione addizionale, conchiusa a Berlino il 12 febbraio 1878 tra i delegati delle due parti: Convenzione che, attesa la sua importanza, riproduciamo qui testualmente:

« *Art.* 1. La Società del Gottardo dovrà fornire la prova che l'eccedente di 40 milioni di fr., calcolato nel Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, basterà per la costruzione della rete ristretta, anche ammettendo un interesse del 6 0[0 per le Azioni per tutta la durata della costruzione.

« Questa prova sarà considerata come fornita, qualora i Governi dei tre Stati sovvenzionanti dichiarino, sia nei documenti presentati ai Corpi legislativi, o durante la discussione alle Camere, od in qualunque altra forma ufficiale, ch'essi approvano il programma di costruzione della Conferenza di Lucerna del giugno 1877, e ch'essi credono sufficiente la perizia stabilita dalla Conferenza per l'esecuzione della rete, quale fu determinata nella Conferenza medesima.

« *Art.* 2. La Società s'impegna, appena la ricostituzione dell'impresa avrà avuto luogo, a chiamare il saldo del 4° versamento del 20 0[0 sulle Azioni, e ad annullare, in conformità alle disposizioni degli statuti, le Azioni sulle quali il 4° versamento non venisse effettuato.

« Il pagamento di quanto rimarrà ancora sulle Azioni dopo tale versamento potrà (qualora circostanze straordinarie non esigano che venga anticipato) aver luogo successivamente mediante compenso cogl'interessi di volta in volta scaduti.

« *Art.* 3. La Società fornirà la giustificazione di possedere i mezzi o le garanzie finanziarie necessarie per assicurare l'esecuzione della rete quale fu determinata nel Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, presentando una decisione del Consiglio federale svizzero, che approvi codesta giustificazione finanziaria.

« *Art.* 4. Per un capitale-Obbligazioni, che non eccederà i 74 milioni di franchi, cioè: il capitale-Obbligazioni già emesso dalla Società del Gottardo . . . Fr. 48,000,000
la IV serie ancora da prendere del capitale-Obbligazioni attuale . . . . . . . . . » 20,000,000
e per una somma di . . . . . . . . » 6,009,000
sui 12 milioni che la Società è ancora tenuta a fornire, secondo il Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna,

Totale Fr. 74,000,000

oltre gl'interessi, sarà costituita, in conformità alla legge federale del 24 luglio 1874 sulle ipoteche e sulla liquidazione forzata delle ferrovie sul territorio della Confederazione svizzera, si costituirà una prima ipoteca sulla linea Immensee-Pino, sulla sua diramazione da Cadenazzo a Locarno, e sul tronco Lugano-Chiasso.

« Questa ipoteca comprende:

*a*) il corpo delle linee suindicate, per quanto è o sarà costrutto di esse; le porzioni adiacenti di terreno, comprèsevi le Stazioni, i fabbricati per viaggiatori, magazzini da merci, cantieri, rimesse, case di guardia, e qualunque altro edificio che si trovi lungo la linea o sulle porzioni accennate;

*b*) tutto il materiale d'esercizio e di manutenzione delle linee poste sotto ipoteca.

« *Art.* 5. I sottoscritti membri del Consorzio *s'impegnano*, ciascuno nella proporzione delle somme *indicate rispetto* alla propria firma, a prendere la quota che li concerne dei 20 milioni di fr., valor nominale, della IV serie di Obbligazioni della ferrovia del Gottardo, entro i seguenti termini, al corso del 97 0[0, meno 2 0[0 di commissione, ma coll'aggiunta degl'interessi pei *cuponi* non staccati sino al giorno in cui saranno prese le Obbligazioni:

« 15 0[0 sei settimane dopo che la giustificazione del Consiglio federale, accennata al suddetto art. 3, sarà stata presentata;

« 15 0[0 tre mesi più tardi, però prima del 10 gennaio 1879;

« 15 0[0 tre mesi più tardi, però prima del 10 aprile 1879;

« 15 0[0 tre mesi più tardi, però prima del 10 luglio 1879;

« 15 0[0 il 10 ottobre 1879;

« 15 0[0 il 10 febbraio 1880;

« 10 0[0 il 10 giugno 1880.

« La presa delle parti alla data del 10 aprile 1879 e seguenti è legata alla costituzione ed iscrizione preventiva della prima ipoteca per il capitale-Obbligazioni di 74 milioni, oltre gl'interessi.

« I membri del Consorzio, ciascuno per ciò che lo concerne, hanno il diritto di differire la presa della parte di Obbligazioni che loro incombe, purchè lascino le Obbligazioni tra le mani della Società del Gottardo, e facciano a questa delle anticipazioni in moneta, equivalenti al prezzo delle Obbligazioni, dedotta la commissione. La Società del Gottardo è tenuta, in compenso, a delegare a coloro che le avranno fatte codeste anticipazioni, degl'importi eguali ai prossimi versamenti delle sovvenzioni, che la Società deve ricevere, a mezzo del Consiglio federale, a tenore dei relativi trattati internazionali e del decreto del Consiglio federale svizzero, che approvò gli statuti della Società del Gottardo; ed a bonificare su codeste anticipazioni, oltre una commissione di 1[4 per 0[0 al trimestre, un interesse, che sarà regolato di volta in volta secondo il tasso dello sconto della Banca dell'Impero germanico — senza che possa tuttavia eccedere il 5 0[0 all'anno.

« Nel caso in cui fossero fatte codeste anticipazioni, la presa dei lotti di Obbligazioni scadute dovrà aver luogo, appena la Società avrà fornito la prova che il totale delle spese fatte pei lavori di costruzione abbia raggiunto il tri-

plo dei pagamenti che furono fatti per tutte le serie di Obbligazioni ammontanti a 68 milioni già prese, e per la somma dei lotti di Obbligazioni che di volta in volta saranno da prendere.

« È lecito ai membri del Consorzio di prendere in anticipazione tutti o in parte i lotti di Obbligazioni, purchè ammontino almeno a fr. 200,000, valor nominale, per volta; e ciò al prezzo convenuto, dedotta la commissione, ed aggiunti gl'interessi corsi del *cupone* scadente, sino al giorno della presa anticipata.

« *Art.* 6. Le disposizioni dei §§. 7, 8, 10, 13, 14 e 15 della Convenzione del 10 ottobre 1871, relativi alla formazione del capitale di costruzione per la ferrovia del Gottardo, si applicano pure alla presente Convenzione.

« *Art.* 7. Le disposizioni del §. 11 della detta Convenzione 10 ottobre 1871 si applicano egualmente alla presente Convenzione, nel senso che i membri del Consorzio, che depositarono la loro cauzione in titoli diversi dalle Obbligazioni del Gottardo, conservano sempre la facoltà di cambiare questi titoli contro Obbligazioni del Gottardo delle prime quattro serie, al corso della giornata.

« *Art.* 8. Non v'ha solidarietà tra gli Stabilimenti finanziarii e le Case bancarie, che hanno conchiuso la presente Convenzione, per ciò che concerne gl'impegni che vi presero.

« *Art.* 9. Gli Stabilimenti finanziarii e le Case bancarie, che hanno conchiuso la presente Convenzione, hanno il diritto di denunciarla, e di sciogliersi da qualunque impegno di prendere delle Obbligazioni, e potranno reclamare la restituzione della loro cauzione, qualora le condizioni previste agli art. 1 e 3 della presente Convenzione non sieno adempiuti da ora al 30 giugno 1879, e non vengono soddisfatte, da ora al 30 settembre 1879, le condizioni indicate all'articolo 4. »

A tenore del processo-verbale eretto contemporaneamente alla Convenzione, questa fu comunicata a tutti gli Stabilimenti finanziarii ed alle Case bancarie componenti il Consorzio. Tutti i membri del Consorzio aderirono alla Convenzione, e tutti sino alla concorrenza della somma completa della loro quota della IV serie di Obbligazioni, ad eccezione di una sotto-partecipazione del Credito svizzero, ascendente a fr. 132,323.50.

Dal canto nostro, abbiamo ratificato la Convenzione in data del 27 marzo. Essa è quindi divenuta esecutoria. Noi abbiamo in mano gli esemplari della medesima rivestiti della firma di ciascuno dei membri del Consorzio. Quanto al Credito Svizzero, la cui sotto-partecipazione di franchi 132,323.50, come si è detto poc'anzi, rifiutò la sua adesione alla Convenzione, abbiamo dovuto ricorrere ai tribunali.

Con tale Convenzione è assicurata la presa di franchi 19,867,676,50 sui 20 milioni formanti la IV serie di Obbligazioni, però sotto riserva che abbia luogo il riconsolidamento dell'impresa del Gottardo, calcolato nel Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna.

Per quanto poi riguarda *i 12 milioni di franchi che la Società deve ancora procurarsi*, la Convenzione del Consorzio finanziario dà alla Società il diritto di comprendere nella prima ipoteca nuove Obbligazioni per un importo di 6 milioni, indipendentemente dai 68 milioni di Obbligazioni prese e da prendere dal Consorzio. È unanimente ammesso che, allorchè l'impresa del Gottardo sarà riconsolidata, la emissione di questi 6 milioni di Obbligazioni non incontrerà difficoltà eccezionali, e ciò tanto meno che il Consorzio finanziario è altamente interessato nella sorte di questi 6 milioni di Obbligazioni assimilate ai 20 milioni di Obbligazioni ch'esso deve prendere. Quanto agli ultimi 6 milioni che la Società deve procurarsi, noi pensiamo di emettere delle Obbligazioni 5 0[0 in seconda ipoteca, come abbiam detto più sopra. La nostra intenzione è di effettuarne il collocamento, ponendo per condizione all'Impresa, a cui venissero aggiudicati *à forfait* i lavori delle linee che restano da costruire, ch'essa riceva successivamente in pagamento tali Obbligazioni ad un tasso da convenire. C'è luogo a supporre che tale accomodamento potrà aver luogo in modo del tutto accettabile per la nostra Società.

Noi abbiamo risposto nel senso di quanto sopra alla domanda fattaci dal Consiglio federale svizzero circa la maniera in cui la nostra Società pensava procurarsi il capitale privato ancora necessario, secondo le decisioni della Conferenza internazionale di Lucerna.

Ora non ci resta più che motivare la nostra supposizione, che gli azionisti della ferrovia del Gottardo contribuiranno anch'essi, *col versamento del saldo sulle Azioni*, al riconsolidamento dell'impresa. Voi avrete veduto dalla Convenzione conchiusa col Consorzio finanziario, che questo, rinunciando alle sue pretese primitive, acconsentì che all'epoca in cui avrà luogo il riconsolidamento dell'impresa, non si abbia a versare sul conto delle Azioni che il saldo del 4° versamento del 20 0[0, dedotti gl'interessi di cui i portatori di titoli furono accreditati; e che, se circostanze eccezionali non esigano che sia altrimenti, il 5° versamento avrebbe luogo successivamente per via di compensi cogli interessi 6 0[0 da pagare agli azionisti sino al termine del periodo di costruzione. In tal modo, la liberazione delle Azioni è al più possibile facilitata.

Se la riorganizzazione dell'impresa avrà luogo tra qualche mese, ed il saldo del 4° versamento sarà chiamato, per esempio, pel 1° ottobre dell'anno corrente, non sarebbero da pagare in moneta che fr. 57.29 per Azione. Se la riorganizzazione e la chiamata del saldo fossero differite sino al 31 dicembre, il pagamento da effettuarsi in moneta a saldo del 4° versamento non sarebbe che di fr. 52 22. Nel primo caso, il 5° versamento potrebb' essere compensato con circa fr. 15.21, sugl'interessi dei *cuponi* da riscuotere sino al 31 dicembre 1881 sull' Azione di cui fossero versati fr. 400. Sino all'8 luglio 1882, il 5° versamento sarebbe interamente compensato dai *cuponi* scaduti.

Non potremmo quindi ammettere che, dal momento in cui non si tratta che di un così piccolo versamento in moneta, vi possano essere molti azionisti, che indietreggino dinnanzi a questa spesa e sacrifichino così le loro Azioni. Noi crediamo questa supposizione tanto più fondata, in quanto il Protocollo finale della Conferenza internazionale di Lucerna, confrontato col trattato internazionale del 1869, ossia del 1871, non recò alcun sensibile aggravio rispetto al futuro rendito delle Azioni. Noi non possiamo vedere aggravio, sotto tale rapporto, che nel fatto dell'aumento di 12 milioni di fr. del capitale-Obbligazioni, in confronto del programma finanziario, sulla cui base l'impresa del Gottardo è stata fondata. L' abbandono momentaneo delle linee secondarie non è guari uno svantaggio pegli azionisti, poichè queste linee, come è noto, non offrono brillanti prospettive di reddito, e la loro inesecuzione temporaria non può che accrescere il traffico su certe sezioni della linea principale.

Bisogna qui particolarmente accennare una circostanza molto importante pegli azionisti. Si ode dire dall'una parte e dall'altra, che la rete ristretta secondo le decisioni della Conferenza internazionale di Lucerna potrà bensì esser costrutta come lo prevedono la nostra perizia ed il nostro piano finanziario, ma che nei primi tempi dell'esercizio i prodotti non basteranno nemmeno a pagare gl'interessi delle Obbligazioni, e che la liquidazione della Società diverrà inevitabile; ed aggiungesi, esser questa una buona ragione pegli azionisti di non eseguire altri versamenti sulle Azioni, quand'anche non si trattasse che di un tenuissimo saldo.

Di fronte a tali dicerie, noi dobbiamo ricordare che nella perizia da noi sottoposta al Consiglio federale figura precisamente una forte riserva per provvedere, al bisogno, agl'interessi delle Obbligazioni durante i primi anni che seguiranno l'apertura dell'intera linea. Ora la esistenza di questo fondo di riserva deve rassicurare gli azionisti. Esso faciliterà pure la emissione delle nuove Obbligazioni; e finalmente gli Stati sovvenzionanti non possono vederlo che con soddisfazione, poichè il versamento del saldo per le Azioni e la formazione del nuovo capitale privato di 12 milioni sono due punti essenziali del programma finanziario stabilito nella Conferenza internazionale di Lucerna, e gli Stati interessati non possono che desiderare di vedere assicurata la realizzazione di tale programma, anche per ciò che concerne codesti due punti.

Riassumiamo questa seconda parte della nostra Memoria in ciò: che i mezzi finanziarii, di cui, secondo la giustificazione contenuta nella prima parte, si ha bisogno per eseguire la rete ristretta del Gottardo, sono assicurati, o possono essere considerati come tali, se il versamento del saldo sulle Azioni viene effettuato, e se la Svizzera fornisce gli 8 milioni fissati dalla Conferenza internazionale. Noi non potremmo supporre che, venendo ad essere adempiute tutte le altre condizioni da cui dipende il riconsolidamento dell'impresa del Gottardo, possa essere precisamente la Società che ha intrapresa l'opera, e la Svizzera sul cui territorio l'opera stessa si eseguisce, quelle che rifiutino il loro concorso per la riorganizzazione dell'impresa.

Eccoci giunti al termine di questa Memoria, nella quale cercammo di fornirvi un'esposizione, per quanto era possibile, chiara e completa dello stato attuale della questione del riconsolidamento dell'impresa del Gottardo. Quando tale questione sarà abbastanza avanzata verso la sua soluzione, perchè noi possiamo proporvi delle misure definitive, ci affretteremo a convocare un'assemblea generale straordinaria.

Aggradite, signori, le assicurazioni della nostra alta considerazione

Lucerna, 15 giugno 1878.

In nome del Consiglio d'amministrazione
della Ferrovia del Gottardo
*Il Presidente* FEER-HERZOG.
*Il Segretario* SCHWEIZER.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 23 luglio.

Soltanto al suo ritorno in Roma, dopo che avrà veduto per alcuni giorni la vecchia e nuova situazione delle cose in Milano, e udita l'armonia o la dissonanza delle antiche e nuove campane (come io d'altronde mi affrettai a preannunziarvi da oltre quindici giorni), l'on. Ministro dei lavori pubblici darà le definitive disposizioni circa i mutamenti di persone e di norme, che reputerà necessario introdurre in quell'Amministrazione, in seguito all'avvenuta metamorfosi. Ed allora soltanto verrà eletto il definitivo Consiglio d'amministrazione, a senso dell'articolo 6 della recente legge 8 luglio, e fissato il giorno della prima convocazione della Giunta per l'inchiesta ferroviaria, pienamente costituita oramai mediante la scelta fatta testè dal Governo dei tre membri assegnatigli dalla legge medesima: scelta opportuna ed equa, caduta sulle persone dell'on. deputato Nervo, dell'ispettore comm. Biglia, e dell'ing. cav. Morandini (*). Di maniera che Senato e Ministero corrisposero perfettamente alla spassionata aspettativa del paese, che richiedeva un correttivo alla elezione della Camera soverchiamente parziale. —

Se tutti i criterii della legge sui lavori pubblici furono rettamente applicati nella già esistente classificazione delle strade provinciali; se i criterii stessi siano atti a darci una ben compiuta rete di strade provinciali; se sia necessario di introdurre nella nostra legislazione i due principii della obbligatorietà della costruzione delle strade provinciali e del concorso dello Stato e dei Comuni nelle relative spese; se e quali provvedimenti debbansi adottare per ottenere sollecitamente l'ultimazione della rete di siffatta categoria di strade: ecco i quesiti sottoposti, sino dal passato agosto, dall'allora Ministro dei lavori pubblici, on. Zanardelli, ad una Commissione presieduta dal segretario generale e composta dei direttori capi-divisione Artom e Carloni, e dell'ingegnere-capo Zaini.

Si trattava di corrispondere con siffatti studii, e non si può dire in realtà con soverchia premura, ad un invito, mediante ordine del giorno, della Camera dei deputati, che risaliva al 10 marzo 1875. Si preoccupò quindi l'attuale Ministro del lungo indugio, in vista soprattutto della grande importanza che presenta, per molti rispetti, il completamento della viabilità provinciale in tutto il regno; e sollecitò quindi il compimento dell'indispensabile lavoro preliminare della Commissione. E rimanendo ora da esaminare la deficienza e la necessità delle strade, alle quali si possa attribuire carattere di provinciali giusta il comma *d* dell'art. 13 della sopra citata legge sui lavori pubblici, si reputò conveniente il provocare in prevenzione, a tale riguardo, le osservazioni, i propositi, i desiderii di ciascuna provincia. Al che provvederà imminentemente il segretario generale, on. Grimaldi, dirigendo un'acconcia circolare ai prefetti del Regno, col corredo d'una carta accuratamente preparata, acciò le proposte di nuove strade provinciali, a compimento della rispettiva rete, avvengano in modo uniforme, e con riferimento ad elementi accertati. « I principii che regoleranno, dice la prelodata circolare (della quale ho sotto gli occhi una bozza di stampa), la determinazione di quello che sarà da farsi per le nuove strade provinciali, in massima potrebbero essere *simili* a quelli stabiliti per casi particolari dalle leggi 7 giugno 1869 e 30 maggio 1875, cioè: *la costruzione delle strade provinciali è obbligatoria; alla spesa necessaria a quella costruzione concorrono lo Stato e i Comuni* ». —

Non mancai d'intrattenervi a suo tempo della notevole collezione di opere, disegni ed *albums* redatti e raccolti, d'incarico del Ministero dei lavori pubblici, sotto l'alta direzione dell'ispettore Baccarini, attuale Ministro. Si volle e si seppe compendiare la storia dello sviluppo, dell'organizzazione e della legislazione dei molteplici e varii rami di servizio dipendenti da quest'Amministrazione dal 1860 al 1877, periodo successivo alla costituzione del nuovo Regno d'Italia. Nè la sezione italiana dei lavori pubblici all'Esposizione di Parigi poteva ottenere più splendido successo, perchè le venne conferito dal Giurì il *gran premio*, col massimo dei punti disponibili, avendo altresì più d'un giurato espresso l'avviso, che, ove si fosse potuto destinare qualche premio eccezionale, questo si sarebbe dovuto senz'altro dare parimenti allo stesso Ministero italiano. Inoltre fu assegnata la medaglia d'oro al nostro Corpo del Genio civile, come premio di collaborazione.

Rallegriamoci, dunque, dell'onore venuto al nostro paese per non essersi mostrato secondo ad alcuno, almeno in questo ramo dell'Esposizione. —

Senza risalire alla legge 17 agosto 1862, che stanziava la somma di lire 200,000 per la costruzione d'un antemurale alla difesa della cala di Palermo, ed al regio decreto 6 settembre 1863, convertito in legge 22 gennaio 1865, relativo pure ai lavori di prolungamento di moli in quel porto, il progetto generale di sistemazione fu proposto nientemeno che in data 11 dicembre 1869. Ora il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu chiamato, un'ultima volta speriamo, a riesaminarlo: e salvo qualche riserva ed avvertenza, lo approvò nella spesa presunta di L. 2,500,000: somma intesa ad ultimare quindi lavori già iniziati e completare opere che sono in costruzione da parecchi anni, e che è desiderabile vengano finalmente compiuti nell'interesse del commercio di quella cospicua città. —

Approvò inoltre il Consiglio generale medesimo il progetto di massima per i lavori di sistemazione della sponda del Tevere nel tronco urbano dal Mattatoio a S. Angelo, del presuntivo costo di lire 11,500,000, introducendo qualche modificazione al tracciato delle due sponde verso la località di Ripetta, e riservando il collocamento del futuro porto omonimo.

(*) Dobbiamo qui notare, rispetto al comm. Biglia, che difficilmente potrà assistere ad una prossima convocazione della Giunta suddetta, poichè egli trovasi in viaggio all'estero, e non rientrerà in Italia che dopo avere compiuta la solita ispezione annuale dei lavori del Gottardo, in concorso del comm. Massa, come membri all'uopo delegati dal Governo, ispezione che deve aver luogo il 1.o settembre p. v. LA RED.

Nè mancarono all'esame ed approvazione della 1ª sezione del Consiglio i progetti per costruzione di strade provinciali di 1ª e 2ª serie, e per opere di consolidamento e sistemazioue nei tronchi ferroviarii Palermo-Porto Empedocle, Bellamuro-Picerno, e Leonforte-Villarosa nelle Calabro-Sicule. B.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Come ci aveva preannunziato il nostro corrispondente da Roma, il Ministro dei lavori pubblici è arrivato sabbato scorso a Milano.

Nei giorni successivi ebbe lunghe e ripetute conferenze col Consiglio provvisorio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, nelle quali vennero discusse le norme generali, che dovranno regolare l'iniziato esercizio governativo di quella rete, sia nei rapporti della ripartizione e delle attribuzioni rispettive dei varii Servizii, sia in quelli della organizzazione e posizione del personale.

Nuove conferenze faranno seguito a quelle già tenute, poichè, a quanto si afferma, il soggiorno del ministro Baccarini si prolungherà sino alla venuta e durante la permanenza delle LL. MM. a Milano.

Frattanto ieri mattina il Ministro, accompagnato dal Prefetto, dal comm. Vitali ff. di presidente del suddetto Consiglio d'amministrazione, e dei membri del Comitato del *tramway* Milano-Vaprio, recavasi con treno speciale a visitare quella linea ed a prendere sul luogo tutte le opportune informazioni per tenerne conto nel progetto di legge sui *tramways*, che il Ministro medesimo sta elaborando.

---

La fornitura di 14 mila tonnellate di guide in acciaio Bessemer (mod. Vignole n. 2, da 9 metri), per la quale l'Amministrazione dell'Alta Italia aveva, come annunciammo in addietro, aperto apposita gara per conto e dietro autorizzazione del Governo, venne aggiudicata alle seguenti Ditte:

Acciaierie di Hoesch a Dortmund per 10 mila tonnellate;

Acciaierie del Reno a Ruhrort per 4 mila tonnellate.

---

In seguito ai favorevoli risultati ottenenti dall'effettuazione del treno di piacere fra Torino e Parigi del 26 giugno scorso, sappiamo che l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia ha iniziate le opportune pratiche colla Società ferroviaria Parigi-Lione-Mediterraneo per far luogo quanto prima ad un nuovo treno d'andata e ritorno, cogli stessi prezzi e condizioni del primo.

---

Ci scrivono da Roma:

Si è sparsa qui la voce che la Regìa cointeressata dei tabacchi, oltre le provviste già fatte nel corrente anno di tabacco del Kentucky, voglia addivenire a nuovi acquisti di questa stessa specie di tabacco.

Posso assicurarvi nel modo il più positivo, essere assolutamente erronea tale notizia; sono anzi in grado di aggiungere che, in vista dell' abbondante raccolto di quest'anno, si ha il progetto di fare altre provviste (che potrebbero ascendere a 6 o 7 mila tonnellate) di foglia di *Virginia*, essendo questa specie di tabacco assai preferita in Italia, la quale si può ritenere, rispetto agli altri Stati, come il più grande consumatore.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Tariffe ferroviarie.** — Supplementi alla *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. (N. 165) contengono le *Tariffe e condizioni dei trasporti in vigore al* 1° *luglio* 1878, annesse alla legge dell'8 mese stesso sull'inchiesta ferroviaria e sull'esercizio provvisorio governativo delle ferrovie dell'Alta Italia, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 10 corr., come annunciammo nel precedente numero.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — In occasione delle feste che, durante la Fiera ed Esposizione di vini e liquori, hanno luogo in Venezia dal 20 al 28 del corrente mese, varie Stazioni nominate in un quadro visibile presso le Ferrovie dell'Alta Italia, distribuiscono biglietti di andata e ritorno per quella di Venezia, con riduzione di prezzo progressiva secondo le distanze.

La distribuzione di tali biglietti incomincierà col primo treno del giorno 18 corr., e sarà continuata fino il 28. Il ritorno, facoltativo in tutti i giorni compresi nel detto periodo, non potrà tuttavia esser protratto oltre il 31 detto mese.

**Ferrovie venete.** — Nella sedute del 17 corr. al Consiglio provinciale di Vicenza, ebbe luogo una lunga ed animata discussione intorno alla proposta della Deputazione provinciale per un prestito di lire 1,400,000 a favore del Consorzio interprovinciale per le maggiori spese delle linee consorziali già costrutte, e per la costruzione del *tramway* da Vicenza a Valdagno. Dopo un lungo discorso dell'onorevole Alessandro Rossi contro il progetto, l'on. Meschinelli, della Deputazione provinciale, ribattè gli appunti dell'on. Rossi; disse che la Deputazione non ha colpa di aumenti, che conobbe per mezzo del Comitato della linea Vicenza-Schio, aumenti liquidati dagl'ingegneri. Le differenze sono basate a dati tecnici, di cui si deve chiedere spiegazione al Comitato.

Egli sostiene che il prestito si fa solo per il milione e 400 mila lire, che occorrono presentemente.

Dice che il *credito della Provincia fu abbassato da quello che si scrive da quindici giorni a Vicenza*; ma spera che il credito si rialzerà per poter fare il prestito in buone condizioni. —

A questo punto, prende la parola il sen. Lampertico, e la tiene oltre un'ora, dichiarando di voler rispondere al sen. Rossi e chiarire la situazione delle cose per vincere ogni esitanza.

*Rossi*, malgrado le spiegazioni fornite dall'on. Lampertico, chiede la sospensiva, proponendo che il prestito si discuta fra un mese, dopo aver avuto sott'occhio ben bene i conti.

*Lampertico* invita il Consiglio a riflettere seriamente prima di approvare una proposta nociva, secondo lui e malgrado le intenzioni del Rossi, al credito della Provincia, e che mette a repentaglio l'unità del Consorzio, rompe la concordia meravigliosa di tre Provincie.

*Antonibon*, in nome della Deputazione tutta, respinge la proposta Rossi. L'approvazione della sua proposta vorrebbe dire che il Consiglio condanna sè stesso, non la Deputazione, che fu semplicemente l'esecutrice della volontà del Consiglio.

*Lioy* si associa all'Antonibon, e propone il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio, udite con soddisfazione le dichiarazioni dell'on. Lampertico e della Deputazione provinciale, passa all'ordine del giorno ».

*Rossi* ritira la sua proposta, pago delle dichiarazioni di Lampertico, che in avvenire si terrà conto delle raccomandazioni da lui fatte, e non volendo essere un tizzone di discordia.

*Antonibon* dichiara che anche la Deputazione farà tesoro, per quanto la riguarda, dei consigli di Rossi.

Posto ai voti l'ordine del giorno *Lioy*, è approvato a grande maggioranza.

Il Consiglio vota quindi alla quasi unanimità il prestito; e dopo una discussione alquanto disordinata, anche il *tramway* per Valdagno.

Questo nuovo tronco, secondo il progetto presentato dalla ditta Avesani, partirà dalla Stazione di Vicenza, toccherà la successiva Stazione di Tavernelle (sulla linea Vicenza-Verona), indi proseguirà per Montecchio Maggiore con diramazione ad Arzignano, capoluogo di distretto; internandosi poscia nella valle dell'Agno, s'inoltrerà in prossimità alle circostanti borgate fino a Valdagno. Percorrenza totale da Vicenza a Valdagno chil. 31. Da Tavernelle a Valdagno chil. 22. Velocità presunta chil. 20 all'ora.

Una pittoresca strada carrozzabile, lunga solamente 10 chilometri, conduce da Valdagno a Recoaro, paese che, per l'amenità del sito, per l'aria purissima e per le rinomate sue acque minerali, divenne meritamente, da molti anni, uno fra i più celebri luoghi di cura e di passatempo.

— La Giunta comunale di Cavarzere faceva pervenire alla Commissione ferroviaria di Venezia, presieduta dall'on. Collotta, la deliberazione 18 maggio p. p. del Consiglio comunale di Cavarzere, con cui, dietro proposta di una Commissione composta dei signori *Francesco Tordini* ed avv. *Fiori*, deliberava:

« È incaricata la Giunta di rivolgere direttamente al Ministero dei lavori pubblici una dettagliata ed energica rimostranza per domandare ed ottenere:

« *a*) in via principale, che *venga rifiutata la concessione della linea Chioggia-Loreo-Adria*, siccome quella che offende e preterisce gl'interessi di un vasto e del più ubertoso territorio provinciale, quale è quello dei Comuni di Cavarzere e Cona;

« *b*) in via subordinata, che venga *sospesa* la domandata concessione per la linea Chioggia-Loreo-Adria, fino a che i Consigli comunali interessati nella linea Adria-Cavarzere-Piove-Padova, con diramazione a Chioggia, abbiano esaurite le pratiche che si stanno facendo e si trovano ora progredite per porsi in grado di chiedere la concessione della linea Adria-Cavarzere-Piove-Padova; e ciò all'effetto che, *abbandonata la linea di Loreo*, si effettui il congiungimento di Chioggia colla linea Adria-Padova e Villa del Bosco, in modo così evidentemente vantaggioso per Chioggia, e che in pari tempo soddisfarebbe ai bisogni ed ai diritti di Cavarzere e Cona;

« *c*) di chiamare ad associarsi alla rimostranza da prodursi anche il Comune di Cona. »

**Tramways di Milano**. — La Deputazione provinciale di Milano si è fatta iniziatrice del prolungamento del *tramway* della circonvallazione fra il sobborgo di porta Tenaglia e quello di porta Romana, passando per i ragguardevoli sobborghi di porta Genova e Ticinese. Essa si è già posta in comunicazione col Municipio pel suo parere.

**Tramway Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano**. — La *Lombardia* dice che il 17 corr., si tenne in Milano l'assemblea generale degli azionisti di questo nuovo *tramway*. In seguito alla splendida relazione dell'on. Campi, venne approvato all'unanimità il contratto Belloli, De Martini-Meroni, già approvato in massima nell'adunanza del 29 maggio.

Dopo di che, presenti 300 azionisti rappresentanti oltre 4000 azioni, si dichiarò costituita la Società, e si procedette alla nomina del Consiglio d'amministrazione, al quale si demandò l'incarico di condurre a buon fine tutte le pratiche successive.

Avendo il sig. presidente del Comitato, conte Aldó Annoni, e vice-presidente cav. Giovanni Venini, dichiarato di non poter far parte del Consiglio d'amministrazione, impediti da altre occupazioni, vennero chiamati a grandissima maggioranza a comporre il detto Consiglio i signori:

Candiani Carlo, Gabuzzi cav. Emilio, Molo Giuseppe, dott. Giuseppe Mussi, Gastel avv. Enrico, Margarite Francesco, e Morosini ing. Giovanni.

**Tramways di Genova**. — Il *Corriere Mercantile* del 22 scrive:

Ieri la Società del *tramway* pose in circolazione una nuova Giardiniera, fabbricata nello Stabilimento della Società in Sampierdarena.

Questa nuova e comodissima vettura, di forma semplice ma elegante, è circa 30 centimetri più lunga delle altre più grandi già in esercizio, quantunque sia più leggera. All'occorrenza, può contenere fino a 48 posti, s'intende fra i sedili e le estremità destinate ai viaggiatori che stanno in piedi. È sormontata lateralmente da due insegne portanti la dicitura della Società, che compiono un bell'insieme estetico. Una ricca tenda di tela gallonata e portante doppia frangia, difende le parti laterali dal sole, aggiungendo ornamento. Nell'insieme vi è gusto, arte ed eleganza.

Questa vettura, ed altra tuttora in costruzione, sono fatte a titolo di prova, per iniziativa dell'operoso ed esperto sig. Felice Piacani, capo-manutenzione della Società.

**Tramway Roma-Tivoli**. — Il *Diritto* scrive:

Crediamo sapere che il Ministero dei lavori pubblici ha dichiarato che, secondo le vigenti discipline, l'autorizzazione per usare la locomotiva a vapore sul *tramway* da Roma a Tivoli è di propria competenza, come materia che tocca la sicurezza del pubblico transito. Ha disposto perciò che gli sia comunicata la relativa domanda della Società costruttrice.

**Ferrovie in Sicilia**. — Il *Precursore* di Palermo ha da Roma che il ministro Baccarini, appena riceverà il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, farà dar mano alla costruzione della ferrovia Palermo-Catania, cercando con tutto impegno di finirla il più presto possibile. La differenza nella spesa proposta, tra il Billia e gli ingegneri Giordano e Lanino, è di 5 milioni in più.

**Tramways di Palermo**. — Leggiamo nel *Diritto*:

Con decreto d'oggi, 16 luglio, venne dal Ministero dei lavori pubblici autorizzata l'attivazione di un *tramway* lungo il lato sinistro della strada nazionale da Palermo a Trapani, tra Villa Camastra e la Rocca.

È la continuazione della linea che parte da Palermo, e per ora si arresta alla Rocca, frazione del Comune di Morreale.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo**. — Leggesi nella *Gazz. Ticin.* del 18:

La Commissione del Consiglio nazionale, incaricata di esaminare la quistione della sovvenzione del Gottardo, ha adottato invariato il decreto federale, concernente la ratifica della Convenzione suppletoria ecc., ed ha approvato, con alcune piccole variazioni, il decreto federale concernente la sovvenzione suppletoria all'impresa del Gottardo (V. *Monitore* N. 28 a. c.).

L'articolo condizionato 3 viene variato come segue: « Che la Compagnia del Gottardo, entro un termine che le sarà fissato dal Consiglio federale, e con una completa giustificazione finanziaria che essa, oltre i 28 milioni di nuova sovvenzione, possieda i mezzi previsti mediante la Conferenza di Lucerna, rispettivamente nel trattato del 12 marzo 1878, perchè l'impresa sia condotta a seconda dei piani e dei conti delle spese approvati dal Consiglio federale ». — Inoltre viene aggiunto: « Per il caso in cui non si potessero constatare i mezzi stabiliti nel Protocollo di Lucerna del 12 marzo 1878 per il compimento dell'impresa del Gottardo, da questa prestazione di un sussidio non può derivarne alla Confederazione l'obbligo giuridico di un'ulteriore partecipazione finanziaria all'impresa del Gottardo ».

Finalmente venne adottato il seguente postulato: « Il Consiglio federale è incaricato, ancora nel corso della presente sessione dell'Assemblea federale (che incomincierà il 29 luglio), a presentare rapporto e proposte circa al modo con cui questi 6 1/2 milioni per la sovvenzione del Gottardo saranno procurati, e, in caso di un prestito, quale sarà il suo interesse ed il modo di ammortizzazione ».

Una minoranza presenta la seguente proposta: « Riconoscendo l'utilità dell'impresa del Gottardo, ed in vista di facilitare ai Cantoni il pagamento dei 6 1/2 milioni di

sussidio; considerando di nuovo il pericolo di un sussidio diretto della Confederazione, che produrrebbe ulteriori sovvenzioni e spingerebbe la Confederazione sopra una via infelice per il suo avvenire politico ed economico, devesi risolvere: 1° Non entrare in discussione sopra un sussidio federale diretto; 2° Invece, affine di facilitare ai Cantoni della ferrovia del Gottardo il pagamento del sussidio suppletorio da assumersi da loro, sia anticipata la somma dei 6 1[2 milioni; 3° Una legge regolerà il modo di procurarsi la somma da prestarsi ai Cantoni i quali la richiederanno, come pure le condizioni di questo prestito e la sua restituzione ».

— La stessa *Gazzetta* del 22 reca:

La Commissione del Consiglio degli Stati, incaricata di preavvisare sul progetto del Consiglio federale circa la quistione della sovvenzione federale all'impresa del Gottardo, ha terminato i suoi lavori il 18 corrente. Essa si limitò a discutere le diverse faccie della quistione, senza prendere però alcuna risoluzione, volendo attendere prima la decisione del Consiglio nazionale. Udì il signor consigliere federale Heer, che le fornì delle spiegazioni sopra diversi punti. Esaminò poi il progetto di Convenzione per la costruzione a contratto, come pure la perizia elaborata dal signor ing. Zschokke, e si fecero, nel corso della discussione, diverse proposte, fra le quali le seguenti:

1° Di aderire puramente e semplicemente alle proposte del Consiglio federale;

2° Di respingere qualunque sovvenzione federale (signori Gengel, Hoffmann ed Estoppey);

3° Di ripartire la sovvenzione fra la Confederazione ed i Cantoni, a condizione che sia stabilito un sussidio alla linea del Monte Ceneri, che la sezione d'Immensee-Fiora sia aggiornata e rimpiazzata da battelli-traghetti sul lago dei Quattro Cantoni, e che le economie così realizzate formino una riserva per il caso in cui le perizie fossero ancora superate; sarebbe ugualmente stipulato che la Confederazione non sarebbe tenuta ad un nuovo sussidio al Gottardo, ma che sarebbero stanziate analoghe e proporzionali sovvenzioni alle altre strade ferrate transalpine;

4° Di ricostituire la Società del Gottardo, esigendo il ritiro di tutta l'attuale Amministrazione; sarebbero inoltre adottate delle forti pendenze per le linee d'accesso della ferrovia di montagna, come pure dei battelli-traghetti sul lago dei Quattro Cantoni.

Finalmente, la Commissione si pronunciò all'unanimità perchè la sovvenzione federale al Gottardo sia sottoposta ad *referendum*.

— La Commissione del Gottardo ha risolto, considerando che il Consiglio nazionale ha la priorità sopra tale quistione, di non prendere alcuna decisione definitiva; tuttavia essa è unanime a riconoscere essere necessario di sottoporre la quistione alla votazione popolare.

— Il 15 corr. si radunarono in Berna i rappresentanti dei Cantoni antigottardisti, e risolvottero di pubblicare un bullettino stenografico, nelle lingue francese e tedesca, delle discussioni dell'Assemblea federale relative alla sovvenzione federale di 6 1[2 milioni alla ferrovia del Gottardo. Questa pubblicazione avrà luogo a spese dei Cantoni interessati.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 32.30; dal lato di Airolo m. 35.50; in totale m. 67.80, cioè m. 9.70 in media giornaliera.

**Linee ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di giugno fu il seguente:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom.): Persone trasportate 13,600 (giugno 1877: 15,409), introito franchi 16,300 (fr. 18,375.45); merce trasportata tonn. 1810 (tonn. 1929), introito fr. 8,700 (fr. 7,904.10). Introito totale franchi 25,000 (fr. 26,279.55), ossia fr. 609.76 (fr. 640.96) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom.): Persone trasportate 14,900 (1877: 16,225); introito fr. 11,900 (fr. 13,407.55); merce trasportata tonn. 875 (tonn. 1087), introito fr. 3,100 (fr. 3,155.45). Introito totale fr. 15,000 (fr. 16,563), ossia fr. 576.92 (fr. 637.04) in media per chilometro.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo ad aprire all'esercizio la sezione della linea da Grenoble a Gap, compreso tra Vif e la linea da Cavaillon a Gap, di cui abbiamo già parlato.

Questa sezione, la cui lunghezza è di chil. 84.750, completa la ferrovia da Grenoble alla linea da Cavaillon a Gap.

**Ferrovie tedesche.** — La 2ª Camera di Sassonia, nella seduta del 15 corr., approvò l'acquisto, da parte dello Stato, delle ferrovie private Annaberg-Weipert e Muddenthalbahn; ma respinse le proposte relative al riscatto delle linee Chemnitz-Wuerschnitz-Goesnitz-Gera e Mehltheuer-Weida.

**Ferrovie turche** — Il *Times* ha da Costantinopoli, 15:

La Porta sta per accordare ad una Società inglese la concessione di una strada ferrata da Mersina ad Erzerum, passando per Diarbekir. Questa linea verrà costrutta per iscopo strategico e commerciale insieme.

**Ferrovie spagnuole.** — I giornali francesi pubblicano il seguente dispaccio ricevuto da Madrid, in data 18 luglio:

In seguito ad una inchiesta fatta circa ai due treni fermati in Catalogna dai malfattori, si riconobbe che gli autori di questi attentati erano degli avventurieri, antichi partigiani, che non vollero riprendere il lavoro dopo la fine dell'insurrezione carlista. La crisi, che attraversa la Catalogna, contribuisce a rinforzare queste bande.

Per impedire la rinnovazione di simili fatti, il Governo ha aumentato in grandi proporzioni la forza della guardia civica. Esso ha stabilito una speciale sorveglianza sulle ferrovie, ed ha rimesso in vigore le leggi del Governo del 1821 contro le bande armate di malfattori.

**Ferrovie d'America.** — Leggiamo nell'*Eco d'Italia* di Nuova York, del 3 corr.:

Il treno diretto tra Nuova York e Washington, che partì dall'ovest di Filadelfia la sera del 29 ultimo alle 9 1[2, andò incontro a grave sventura, o più probabilmente ad una insidia. Difatti, quando fu presso Claymont, nello Stato del Delaware, un grande uncino, caduto o messo a bella posta sulla rotaia, fece rovesciare in una fossa la macchina, rendendo istantaneamente cadaveri il macchinista Giorgio Babe ed il fuochista suo figlio. I passeggieri e gl'impiegati del treno non risentirono alcun danno.

— Alle 9 1[2 pom. del 29 ultimo, un treno di petrolio uscì dalle rotaie, dieci miglia distante da Albany, e ne risultò una conflagrazione con sacrificio di vite umane. La criminosa asportazione di un railo fu causa del disastro.

**Ferrovie nelle Indie.** — Leggiamo nell'*Osservatore Triestino*:

Il Governo francese di Poudichéri ha stipulato un contratto colla Compagnia della ferrovia meridionale delle Indie per la costruzione d'una linea fra Villapurum e Pondichéri.

## Notizie Diverse

**Lavori pubblici.** — I giornali annunciano, che, al riaprirsi del Parlamento, il Ministro dei lavori pubblici presenterà i seguenti progetti di legge:

1. Legge organica del Ministero dei lavori pubblici, che abbraccerà l'Amministrazione centrale ed il *Corpo reale del Genio civile*. Questa legge comprenderà il riordinamento e l'epurazione del Corpo stesso, ponendo fine agli attuali inconvenienti, tanto lamentati, sul servizio del Genio civile e sugli ingegneri straordinarii.
2. Legge organica sulle bonificazioni.
3. Legge sui *tramways* e ferrovie a sistemi speciali di trazione.

4. Modificazioni alla legge del 20 marzo 1865, allegato *F* (sui lavori pubblici), per ciò che riguarda i porti di quarta classe.

5. Modificazioni alla legge 20 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie (possibilmente per novembre, ad ogni modo per la ventura sessione).

6. Legge sui lavori straordinarii dei porti.

7. Legge sulle opere straordinarie per varii lavori idraulici di seconda categoria (Brenta, Val di Chiana, ecc.)

8. Ampliazione e modificazione della legge sulle strade provinciali di serie, estendendola a tutte le provincie che ne abbisognano.

9. Probabilmente una modificazione alle tariffe postali e telegrafiche.

10. Probabilmente estensione delle linee telegrafiche a tutti i capoluoghi di Mandamento, che ne mancano ancora.

**Spese pel trasferimento della Capitale.** — Il *Diritto* del 18 dice:

Sappiamo che in questi giorni il Ministero dei lavori pubblici ha preso varie misure circa le spese che ancora restano a fare ed in quanto al personale straordinario, per il servizio del trasferimento della Capitale.

Si è ingiunto alla Direzione dei lavori di nulla trascurare per rimanere nei limiti delle somme assegnate a ciascun lavoro. Ad assicurarsi se le opere proposte per l'adattamento degli ex-monasteri di Santa Teresa e delle Barberine a sede del Ministero della guerra, sieno tali da non sentire il bisogno di maggiori spese oltre quelle previste, si è pensato di formare una Commissione, composta di un membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, di un ufficiale superiore del Genio militare e del direttore dei lavori pubblici, con l'incarico di procedere a rigorosa ispezione locale. Questa ispezione pare che avrà luogo tra breve.

Per il personale, ci vien detto che è cosa compiuta una discreta economia mensile; e si ha pure il proposito di sciogliere al più presto l' Ufficio tecnico di direzione del Palazzo delle finanze. A questo fine, un ingegnere del Genio civile sarà delegato alla direzione tecnica del palazzo per collaborare nelle rimanenti liquidazioni dei lavori già fatti.

**Abbellimenti di Roma** — Lo stesso *Diritto* scrive:

La fontana dei Calderai in piazza Navona venne finalmente scoperta, e fin da ieri la nuova decorazione risplende nel lussureggiante candore del marmo.

Alla robusta figura del Tritone centrale, scolpita dal Della Bitta, fanno bella corona le sirene, i cavalli alati, i delfini, i putti vagamente atteggiati e raggruppati del signor Zappalà.

Nell'insieme, l'effetto è grandioso e vivo, e c'è nella varietà delle figure e dei gruppi una bella intonazione di linee e di atteggiamenti plastici; ciò non toglie che, esaminate ad una ad una quelle figure, anche l' occhio dei profani all'arte vi trovi qualche pecca.

La posa di quel tritone non ci soddisfa interamente, i contorni risentono troppo della esagerazione dei secentisti; ma in complesso, lo ripetiamo, è un'opera d'arte commendevole.

Ci avevano assicurati che, a ravvivare tutta quella grandiosa fontana ed a completarne il carattere e l'effetto, si era accresciuta l'acqua, onde gli zampilli fossero abbondanti e corrispondenti alla ricchezza della decorazione. Tutt'altro invece! I zampilli sono meschinissimi. Speriamo che il Municipio voglia correggere, e lo può facilmente, questo errore, o meglio, questo peccato d'avarizia.

**Le forticazioni di Roma** vanno estendendosi; ed ora un decreto prefettizio rende definitiva l'occupazione di una nuova zona di terreno sulla via Aurelia Antica, fuori Porta San Pancrazio, e precisamente nel podere detto *Terra Rossa*.

**Porto di Genova.** — Leggesi nel *Commercio* del 20:

Da molto tempo non abbiamo fatto cenno del procedimento dei lavori del porto, i quali progrediscono attivamente più di quanto richieda lo stesso Capitolato d' appalto, che pur lo si vuole severissimo.

Non saranno quindi discari ai nostri lettori alcuni particolari, che abbiamo desunti da una visita fatta sul luogo.

Pel lavoro principale, la prolungazione del Molo Nuovo. si sono diggià versate in mare 250,000 tonnellate di pietre, per cui mancano a completare la quantità prescritta pel primo anno dei lavori, che finisce col 15 ottobre p. v., sole 100 mila tonnellate, e quindi una media di 33,000 tonnellate al mese, mentre la media dei tre precedenti fu di 45,000 tonnellate. Da ciò si deduce che l' Impresa, non solo ha scongiurato il pericolo d'incorrere nella multa portata dal Capitolato, ma evidentemente guadagnerà il premio.

Questo risultato, tanto più rimarchevole, inquantochè trattasi del primo anno di lavoro, è dovuto ai larghi mezzi d'impianto, cioè ai galleggianti pel trasporto delle pietre, che superano il doppio della portata prescritta dal Capitolato, ed a tutti gli altri mezzi, cioè meccanismi, rimorchiatori ecc.; nonchè allo esercizio di tre cave espropriate nella valle di S. Lazzaro.

Dobbiamo ancora far menzione di una circostanza che ci piace notare ad elogio dell'Impresa, e si è che dessa fece costruire tutti questi mezzi dai cantieri e dalle officine della nostra Liguria.

Da qualche giorno inoltre, la Società costruttrice ha posto mano ai lavori dei due ponti sporgenti, uno a S. Lazzaro e l'altro al Molo Nuovo, la cui fronte è larga 100 metri. Crediamo che per questi lavori si sia già cominciata l'immersione dei massi artificiali.

Se dobbiamo giudicare quindi dall' inizio, abbiamo ragione di credere che la Società Veneta compirà i lavori del porto con una lodevole sollecitudine, come è nel desiderio di tutti.

**Porto Empedocle.** — Dal Ministero dei lavori pubblici è stato approvato per il prezzo di L. 857,579 il contratto di appalto delle opere destinate alla costruzione di parte della scogliera a ponente di porto Empedocle. E tra breve avranno principio i lavori, dei quali fu già autorizzata la consegna all'appaltatore Fabirni.

**Il varo del « Dandolo ».** — Il comm. Borghi, direttore delle costruzioni navali alla Spezia, ha pubblicato sull'*Adige*, in rettifica dei varii apprezzamenti sul varo del *Dandolo*, le seguenti notizie:

Le intravature, che reggevano la carena, non si sono spezzate. L'invasatura è intatta, come si riconobbe ora, essendo stata tratta all'asciutto.

Gl'incidenti pari a quello del *Dandolo* non sono frequenti nella marina italiana, ma piuttosto nelle forastiere.

Non ci fu che un solo bastimento che s'arrestò sull'avantiscalo, e fu il *Vittorio Emanuele*. La *Staffetta* s'arrestò sullo scalo, ma la Marina non v'ebbe alcuna ingerenza.

In Inghilterra, invece, negli ultimi anni, quattro grandi corazzate s'arrestarono sull'avantiscafo. Per il *Northumberland* abbisognò di un mese di lavoro, mentre pel *Dandolo* bastarono 32 ore.

Prima di essere disfatta, l'invasatura del *Dandolo* sarà fotografata.

**Ministero di agricoltura, industria e commercio.** — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la ricostituzione del suddetto Ministero, colla spesa di L. 19,258 sull'esercizio del 1878, e colla facoltà al Governo di designare provvisoriamente le attribuzioni e stabilire gli organini del detto Ministero.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 27 giugno p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito, sedente in Verona col titolo di *Banca Mutua popolare di Verona*, col capitale di 500,000 lire diviso in 10,000 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 21 luglio 1867.

**Concessioni di derivazioni d' acqua.** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 27

giugno p. p., con cui è concessa facoltà agl' individui e Comune, indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 in prov. Massa, 1 Firenze, 1 Teramo); 5 concessioni d'acqua per *irrigazione* (2 prov. Padova, 1 Pavia, 2 Siracusa); 1 concessione d'acqua per *ghiaccio* (prov. Firenze); ed 1 concessione per *occupazione* di spiaggia lacuale (prov. Como.).

**Banche popolari**. — Il *Sole* del 17 scrive:

Ieri si è adunato a Milano il Comitato dell'Associazione delle Banche popolari. Presiedeva l'on. Luzzatti, ed assistevano i presidenti delle Banche popolari di Milano, di Padova, di Cremona e di Bologna; avevano giustificate la loro assenza quelli di Bergamo e di Alessandria.

Furono discussi e prescelti i temi pel prossimo Congresso delle Banche popolari, che si terrà a Padova entro l'anno.

Il presidente comunicò tutte le pratiche fatte col Ministro delle finanze nell'intento di mitigare le acerbe fiscalità che colpiscono gli istituti di credito popolare, e comunicò anche un telegramma del Ministro stesso, col quale promette aiuto valido ed equità di trattamento verso queste benemerite istituzioni.

**Refrattore equatoriale**. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 7 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, portante la spesa di L. 250,000 per l'acquisto di un refrattore equatoriale con obbiettivo di 49 centimetri di apertura, da collocare nel R. Osservatorio di Brera in Milano: spesa ripartita in L. 50,000 sull'esercizio del 1878 ed in L. 100,000 sugli esercizii 1879 e 1880.

**Ufficii telegrafici** — Il 14 corrente, in Montegiorgio (provincia di Ascoli Piceno) e il 16 in Montefusco (provincia di Avellino), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Poste francesi**. — L'Amministrazione delle poste francesi ha disposto che col 1° agosto prossimo si intraprenda l'esperimento di un nuovo sistema per la spedizione dei *vaglia* all'interno ed all'estero. Sono liberi però i mittenti di valersi di questo o dell'antico sistema, che è quello usato anche in Italia. La innovazione, che si introduce, è la seguente. Chiunque vorrà spedire denaro in Germania, Austria-Ungheria, Belgio, Danimarca, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Norvegia, Svezia e Svizzera, avrà facoltà di domandare agli Ufficii postali, a ciò designati, un modulo che caricherà egli stesso, e poscia restituirà all'Ufficio medesimo contro una ricevuta. Questa specie di carta-mandato verrà spedita *franca* a destinazione dall'agente medesimo della Posta.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviari furono, nella scorsa settimana, neglette le Azioni, sostenute le Obbligazioni. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero a stento dal 342 al 341; le Obbligazioni invece ricercatissime e negoziate a 255.50 e 256.50. Con poca variazione, i Boni si tennero a 570 e 571.

Le Obbligazioni Sarde ebbero anch'esse richieste attive; quelle della serie A, vennero trattate a principio a 251.50, poi a 254.50.

Le altre, della serie B, a 250 e 251.

Le Pontebbane s'aggirarono dal 389 al 389.50.

L'Alta Italia a 263.50 e 263.60.

A Parigi le Lombarde negoziate a 168 e 176; le Obbligazioni relative a 242.

Le Vittorio Emanuele a 247 e 248.

Le Azioni delle Ferrovie Romane a 76 e 75; le Obbligazioni a 272.

# Avvisi d'Asta

Il 29 corrente, presso la Deputazione prov. di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul fosso dell'Elce e correzione dell'adiacente strada provinciale Aurelia, per il presunto importo di L. 65,358.72. Deposito interinale L. 750 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva lire 6600 idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della prima serie dei lavori di costruzione del nuovo Macello pubblico in Udine, per l'importo di L. 106,619.35. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva L. 15,000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Argenta (prov. di Ferrara), si terrà un'asta per l'appalto dell'escavo e sistemazione degli scoli pel prosciugamento delle valli di Argenta e Filo, per il presunto importo di L. 41,284.46. Deposito interinale L. 1240 in numerario, o biglietti della Banca Consorziale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, o in titoli di Prestiti consorziali.

— Il 1.o agosto p. v., presso il Municipio di Percile (prov. di Roma) si terrà un'asta per l'appalto della costruzone della strada consorziale obbligatoria dalla consortile Licentina all'abitato di Percile, della lunghezza di m. 5561.29, per l'importo di L. 55,168.01. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 600, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Mentana (provincia di Roma), si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto dei lavori di compimento delle strade interne del Comune, per l'importo di lire 12,165.97. Deposito interinale L. 405.53.

— Il 2 d.o mese, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione del Porto d'Anzio da farsi con materiale a vela, e manutenzione del materiale medesimo, pel complessivo importo di 60,931.30 lire. Deposito interinale L. 1500 in biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta pei lavori di sistemazione dell'Accademia navale nel Lazzaretto di S. Jacopo in Livorno, per l'importo di L. 500,000. Lavori da eseguire in 720 giorni. Deposito L. 50,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale marittima sotto Piperno, per l'importo di L. 73,716.43. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 7400 idem o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul fosso del Biedano e correzione dell'adiacente strada Aurelia, per il complessivo importo di L. 42,513.67. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4260, idem o rendita D. P.

— Il 4 d.o mese, presso il Municipio di Pianura (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria da Pianura ai confini di Marano, per il presunto importo di L. 51,000. Deposito interinale L. 1,200; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione di un tratto dell'argine destro di Bruna, sottocorrente alla pedata di Casetta Bandinelli, per l'importo di L. 43,093. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in denaro, o in biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 6 d.o mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1.o tronco della strada provinciale da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, della lunghezza di m. 11,973, per la presunta somma di L. 181,452. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2.o tronco del 4.o tratto della strada provinciale Tricarico Corleto, compreso fra Castelmezzana e Laurenzana, della lunghezza di m. 19,195.66, per la presunta somma di L. 496,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 18,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale da Scafati alle Camerelle, della lunghezza di chil. 10.439, per l'annuo canone di L. 16,640. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 16,640 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale da Salerno a Cagnano, della lunghezza di chil. 9.700, per l'annuo canone di L. 15,520. Deposito interinale L. 1900; cauzione definitiva L. 15,520 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà una 2.a asta (deserta la 1.a) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Padiglione di Persano a Controne, della lunghezza di chil. 10.274, per l'annuo canone di L. 11,526.55. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 6000 in denaro o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Parma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tratto di strada provinciale da Borgotaro alla Mulattiera di Sestri nella strada da Borgotaro a Berceto, della lunghezza di m. 15,798, in diminuzione dell'annuo canone di L. 5480, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Manutenzione dal 1.o gennaio 1879 a tutto il 1877. Deposito interinale L. 900 in carta monetata o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad un semestre del canone deliberato, idem.

— L'11 d.o mese, presso il Comune di Goni (prov. di Cagliari), si terrà una 2.a asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal detto comune al limite di S. Basilio, della lunghezza di m. 7749.43, per l'importo di L. 57,580. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 d.o mese, presso il Municipio di Pegli, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3.o tronco della strada obbligatoria del Varenna, dal ponte sul torrente Cantalupo alla Cà de' Rossi, della lunghezza di m. 649, per la presunta somma di L. 48,500. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000 idem, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio suddetto, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tronco di strada sul torrente Cantalupo, diramazione della strada obbligatoria del Varenna, della lunghezza di m. 118, per la presunta somma di L. 4000. Lavori da eseguire entro 2 mesi. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 800 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

23ª Settimana. — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 410,060.32 | 283.58 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 437,376.10 | 302.47 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 | » | — 27,315.78 | — 18.89 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 8,392,827.20 | 5,804.17 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 9,800,100.74 | 6,777.39 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 | » | —1,407,273.54 | — 973.22 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 135,492.75 | 118.13 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,094.— | 121,069.45 | 110.67 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 | + 53.— | + 14,423.30 | + 7.46 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,143,39 | 3,158,235.— | 2,762.17 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,078.88 | 3,037,070.97 | 2,815.02 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 | + 64.51 | + 121,164.03 | — 52.85 |

## Strade Ferrate Romane

18ª Settimana — *Dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. | 1,657 | 523,286.78 | 16,466.71 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 568,228.41 | 18,000.23 |
| Differenza in più | 11 | — | — |
| Differenza in meno | — | 44,941.63 | 1,533.52 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 6 maggio 1878 | 1,648 | 9,350,081.46 | 16,435.39 |
| Periodo corr. 1877 | 1,646 | 9,117,483.68 | 16,046.— |
| Aumento | — | 232,597.78 | 389.39 |
| Diminuzione | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori | 5658 | 6,860.85 | 17180 | 27,614.96 | 34,475.81 |
| Bagagli e cani. | 140 | 108.60 | 438 | 476.53 | 585.13 |
| Merci a G.V. | 858 | 531.80 | 1761 | 3,543.94 | 4,075.74 |
| Merci a P.V. | 794 | 6,034.99 | 1091 | 7,703.21 | 13,738.20 |
| Introiti diversi. | » | 619.44 | » | 368.66 | 988.10 |
| Totale L. | 7450 | 14,155.68 | 20470 | 39,707.30 | 53,862.98 |

# ANNUNZI

## TARDY, GALOPIN-SÜE E JACOB

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

**COSTRUZIONI METALLICHE**

**con Opificio in SAVONA**

*Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA*

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

**FONDAZIONI PNEUMATICHE**
con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
*(Nuovo sistema privilegiato)*

**APPARECCHIO SPECIALE**
PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
*(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)*

**CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA**
**installazioni**
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

**PALI A VITE**
Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
**tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro**
**che per sonda d'esplorazione**

**TETTOJE IN FERRO**
SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN**.

## TARDY E BENECH

**SAVONA**

Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione
**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** *(Poutrelles)*, **Ferri ad angolo, Lamiere.**
**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**
Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.
*Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.*

## COMPAGNIA INGLESE DEI ZOLFI DI CESENA

L'adunanza generale degli azionisti della Cesena Sulphur Company (limited) avrà luogo al N.o 4 Finsburg Circus a Londra il Venerdì 26 luglio alle ore 2 1|2 p. m. ad oggetto di udire la relazione del Consiglio, approvazione dei conti dell'esercizio del 1877 e dichiarazione del dividendo pagabile sulla presentazione delle due tagliande del 1878.

**La Direzione Generale.**

## LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

**OTTAVIO MORENO**

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872
Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

**Un volume in 8° di pag. 204, al prezzo di L. 2. 50.**

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.
Si vende pure presso i libraj Bocca, Loescher, Beuf, ed altri principali libraj d'Italia.

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

## Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici,** coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10,** semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno **L. 15,** semestre L. **8.**

**Milano via Capellari, N. 4.**

## ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

## GENOVA

**Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele**

## BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 31 Luglio 1878 N.° 31.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Strade Ferrate Romane. Relazione del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1878 — *Strade provinciali — Ferrovia del Gottardo. Sesto Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1878.

SIGNORI,

Obbedendo alle prescrizioni dell'art. 20 del nostro Statuto, abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione il Bilancio sociale per l'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1877.

E poichè già gli onorevoli Sindaci, da voi nominati nell'adunanza generale del 28 giugno dell'anno scorso, con la loro elaborata Relazione vi fecero l'accurata analisi delle partite che compongono il detto Bilancio, corredandola di tutte quelle illustrazioni che, a senso loro, meglio potevano valere a renderle più chiare, così seguendo il sistema da noi pur praticato per gli esercizii antecedenti, ed operando in senso inverso di quanto sogliono fare gli egregi Sindaci, ci restringeremo a riassumere in modo puramente sintetico i resultati della gestione, cui il Bilancio stesso si riferisce, per poi scendere ad esporvi in dettaglio la statistica dell'*Esercizio* propriamente detto, cioè la parte riflettente più specialmente l'industria sociale.

L'esercizio 1877, posto al confronto col precedente esercizio 1876, presenta pertanto i resultati seguenti:

per prodotti lordi . . . . . . in meno L. 178,511.64
» spese ordinarie . . . . . in più » 362,207.36
» spese straordinarie . . . . in meno » 939,681·40

Infatti, i prodotti lordi dell'esercizio (traffico e fuori traffico compreso) sono ascesi nel 1877 a L. 26,808,187.11, mentre nel 1876 erano ammontati a L. 26,986,698.75. E le spese, che nel 1876 furono di lire 20,104,293 57, cioè lire 17,302,809.01 le ordinarie e L. 2,801,484.56 le straordinarie, ascesero nel 1877 a L. 19,526,819.53, cioè a L. 17,665,016.37 le ordinarie ed a L. 1,861,803.16 le straodinarie.

Cosicchè il confronto della gestione del traffico pel 1877 con quella pel 1876 può riassumersi nel modo seguente:
pei prodotti lordi in una diminuzione di . L. 178,511.64
pei prodotti netti in un aumento di . . L. 398,962.40

E se a questi resultati del traffico si aggiungono le entrate ed i pagamenti di varia natura, che insieme con quello concorrono a formare il bilancio generale della Società, la liquidazione dell'esercizio 1877 (*Vedi suballegato* **B**) presenta un utile di L. 2,348,640.31, mentre nel 1876 il medesimo ascese soltanto a L. 2,177,876.12: ciò che nel suo complesso rappresenta pel 1877 un aumento di utile di L. 170,764.19.

Poichè, peraltro, tale liquidazione viene fatta come se le contestazioni governative circa le sovvenzioni e garanzie fossero risolute in senso favorevole alla tesi sostenuta dalla Società, si è, secondo il consueto, tenuto conto di queste contestazioni sotto forma di nota illustrativa; nella quale venne fatto rilevare come, se invece le pretese del Governo ascendenti a L. 1,499,542.24 fossero risolute a di lui favore, il saldo utile al 31 dicembre 1877 verrebbe a residuarsi a sole L. 849,098.07: con una differenza in meno sul 1876 di L. 452,966.73, dipendente dal fatto che il prodotto delle linee ex-pontificie essendo aumentato, di altrettanto vennero a diminuirsi le garanzie governative per dette linee, dovute secondo i vecchi Capitolati.

Le spese per le *Costruzioni* si sono elevate nel 1877 a L. 5,813,579.15, delle quali L. 3,463,389.58 riguardano la linea Laura-Avellino, i cui lavori sono spinti con tutta attività, e volgono ormai al loro termine, giacchè dei tre tronchi che la compongono, due trovansi già quasi ultimati, compreso il secondo di essi in cui ricorre la più importante fra le opere d'arte, cioè la galleria di Turci. Contuttociò, peraltro, l'apertura all'esercizio di detta linea dovrà subire un nuovo ritardo, sia per la necessità di eseguire delle riparazioni ad alcune opere d'arte, già costruite dal R. Governo, ricorrenti nel primo tronco il cui accollo, per la difficoltà di concordare col Governo i relativi progetti, non ha potuto aggiudicarsi che alla fine dello scorso febbraio; sia per alcune contestazioni sorte cogl'intraprenditori di questo tronco; sia finalmente per la morte di uno dei condeliberatarii dell'accollo.

Tutte queste circostanze, l'ultima delle quali era imprevedibile, cagionarono non lieve perdita di tempo, prima che potesse venirsi ad un accordo sulle controversie insorte, che di concerto col R. Governo fu poi stabilito di compromettere in un collegio di arbitri amichevoli compositori, e prima che potessero essere compiute tutte le formalità legali di fronte agli eredi del defunto accollatario, alcuni dei quali trovansi costituiti in età minore. Tuttavia si ha fiducia che, ove non sorgano ulteriori complicanze, quella linea si troverà compiuta prima che spiri l'anno corrente.

Le L. 2,036,002.62 per costruzioni sulle linee in esercizio, sono state erogate principalmente nel compimento dei lavori di rinforzo della linea Maremmana, iniziati fino dall'anno 1876, e di quelli per l'allargamento dei ponti della linea Livornese, che trovasi già quasi compiuto; nella costruzione di nuove case cantoniere, nell'ampliamento di alcune Stazioni, nella continuazione dei lavori per sistemare il piazzale della Stazione di Roma, nell'impianto di nuovi congegni fissi, e infine nella costruzione di nuove rimesse per locomotive e nella sistemazione di alcune prese d'acqua.

I Sindaci vi hanno accennato come fra le spese di costruzione poste a carico della linea Empoli-Orte si trova una cifra di L. 80,000 circa per liquidazioni fatte durante l'anno 1877 coi costruttori della linea medesima. La liquidazione completa di quella costruzione non ha potuto farsi sollecitamente, a causa di alcune domande di compensi affacciate dall'Impresa costruttrice, che la Società sta ora esaminando; e se sarà possibile di venire ad una conclusione, la liquidazione finale di questo conto potrà essere compiuta nell'anno in corso.

Il conto *Immobili* ha subito una lieve diminuzione di L. 4119.35 per prezzo di terreno retroceduto. Noi già vi dimostrammo altra volta il vantaggio di poter realizzare il valore degli immobili, la cui conservazione è riconosciuta inutile pei bisogni dell'esercizio, e colle vostre deliberazioni dei 30 giugno 1873 e 28 giugno 1877 voi ci concedeste le facoltà necessarie, autorizzandoci alla vendita degli immobili descritti negli elenchi che vi furono in quelle adunanze sottoposti. Crederemmo utile che quelle facoltà fossero completate, accordandoci quella di alienare a trattativa privata i resedi di terreno, sopravvanzati alla costruzione del corpo stradale e che giacciono inutilizzati lungo le linee sociali.

Di queste striscie di terreno ci è spesso domandato lo acquisto o la permuta dai terzi interessati, ma non possiamo alienarli, perchè non trovansi indicati nei suddetti elenchi dove non erano stati compresi, attesa la difficoltà di specificarli e valutarli separatamente. È perciò che, per non far perdere alla Società il valore di questi resedi, rimasti oggi per essa affatto inutili, abbiamo creduto nell'interesse sociale di domandarvi l'autorizzazione a venderli per trattativa privata; tanto più che a questa forma di vendita in moltissimi casi possiamo essere obbligati dalla vigente legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità.

L'aumento verificatosi nel *Materiale mobile*, secondo l'inventario al 31 dicembre 1877, ascende a L. 2,001,580.04. Esso è poco più sensibile di quello verificatosi nel 1876 in confronto del 1875, che fu di L. 1,735,969.43; e corrisponde ai pagamenti eseguiti per saldare l'acquisto di nuove locomotive e di nuovi vagoni, reso necessario, sia per rispondere all'accresciuto sviluppo del traffico, sia pel rimpiazzo del vecchio materiale, posto fuori di servizio perchè non più suscettibile di riparazione.

Anche l'*inessere dei Magazzini* presenta un aumento. Infatti, secondo il bilancio del 1876, esso ascendeva a lire 6,902,747.08, mentre al bilancio del 1877 raggiunse la cifra di L. 9,181,101.13. I Sindaci vi hanno accennato le varie cause a cui questo aumento è dovuto; quindi per non ripetere quanto dai medesimi si è detto su tal proposito, ci limiteremo a darvi qualche spiegazione sulla partita di L. 88,066.36, concernente i materiali in deposito per l'armamento della linea da Ponte-Galera a Fiumicino.

Valendoci delle facoltà che vi piacque concederci nella adunanza generale dei 28 giugno 1877, fu, dopo non brevi trattative e col consenso del R. Governo, stipulata il 30 novembre 1877 una Convenzione col concessionario di questa linea, il cui testo crediamo nostro debito di comunicarvi (*Allegato* 1); con la quale la Società, non soltanto ne assumeva l'esercizio, ma si obbligava a fornire il materiale occorrente per l'armamento della medesima, previe le necessarie garanzie per il pagamento del prezzo relativo, fra le quali la cessione alla Società dei sussidii accordati alla nuova linea dalla Provincia e dal Comune di Roma.

Il pagamento di questo materiale però non potendo essere effettuato che dopo l'apertura all'esercizio di detta linea (che avvenne il 14 marzo ultimo scorso) ed a misura della scadenza delle rate dei sussidii della Provincia e del Comune, figura necessariamente nel Bilancio un debito della Società di Fiumicino, sul quale però decorrono a nostro favore gl'interessi in ragione del sei per cento.

I *Buoni del Tesoro* in deposito presso il R. Governo, in cui questo ha persistito a voler investire i fondi eccedenti i bisogni di Cassa, figurano al Bilancio del 1877 per la somma di L. 9,857,109.20 con un aumento di 3,934,538.12 lire sulla cifra portata al bilancio del 1876 per 5,922,571.08 lire. È però da notarsi la rilevante diminuzione, che per contrario è venuta a verificarsi nel *Portafoglio sociale*, il quale per l'alienazione di 15 Buoni del Tesoro incassati per far fronte ai bisogni di Cassa, e per altre lievi variazioni, da L. 1,818,318.86 che trovavasi segnato nel Bilancio del 1876, trovasi ridotto al Bilancio 1877 a L. 290,060.99.

Tanto il conto *Debitori diversi*, quanto quello *Creditori diversi*, presentano l'uno e l'altro una diminuzione sulle cifre portate nel bilancio antecedente, il primo di 494,021.64 lire, il secondo di L. 468,147.91. Sebbene trattisi di conti composti di partite per loro natura soggette a continue variazioni, tuttavia ci piace di assicurarvi, come nella prospettiva di una prossima liquidazione del patrimonio sociale, l'Amministrazione sta facendo pratiche vivissime per la sistemazione delle varie partite di questi conti, alcune delle quali si trovano in sospeso da vario tempo.

I Sindaci vi hanno fatto cenno di un conto, che figura per la prima volta in questo Bilancio sotto il titolo *Tassa Ricchezza mobile*, ascendente a L. 421,763.22.

Esso rappresenta per la maggior parte la esclusione dalle spese deducibili, e quindi l'accrescimento di altrettanto dell'attivo imponibile, che l'Agenzia delle tasse fece alla Società delle Ferrovie Meridionali, pel canone da questa pagato nel 1876 alla nostra Società per la cessione della linea Bologna-Ancona. La Società delle Ferrovie Meridionali trattenne, alla sua volta, l'ammontare delle tasse sul canone pagato alla nostra Amministrazione pel 1877, dichiarando però espressamente che avrebbe rimborsato questa somma, quando la Commissione centrale, a cui aveva avanzato reclamo, ammettesse la deduzione che sopra. Noi non mancammo di fare le opportune riserve per agire anche giudiziariamente occorrendo, essendo facile dimostrare che la imposta fu già intieramente soddisfatta, e che ogni altra operazione non costituirebbe che un'indebita duplicazione; ma a scanso di spese inutili, si attese il responso della Commissione centrale, che non dubitiamo sia per riuscire favorevole alla tesi sostenuta dalla Società delle Ferrovie Meridionali, il che indurrà senz'altro la restituzione a nostro favore della somma di cui si tratta.

Il conto *Interessi e ammortizzazione dei Titoli*, che figura nel passivo al 31 dicembre 1877 per la somma di L. 55,823,683.50, rappresenta per la maggior parte gl'interessi sulle Obbligazioni Romane restati in sofferenza dal 1° luglio 1873. La conversione delle suddette Obbligazioni in Rendita, a forma della legge 2 luglio 1875 e di quelle emanate successivamente, aveva raggiunto al 15 giugno corrente la rilevante cifra di N. 625,267, sicchè ne rimanevano a quell'epoca in circolazione n. 137,654. Non dobbiamo però dissimulare come alcuni possessori di queste ultime ricorsero, tanto in Francia, quanto in Italia, per ottenere la condanna della Società all'immediato pagamento degl'interessi scaduti; ma i Tribunali, apprezzando la condizione eccezionalissima in cui si trova la nostra Amministrazione che, vincolata dalla Convenzione del 17 novembre 1873, non può disporre delle sue attività, concessero fin qui alcune dilazioni per dar tempo alla conversione in legge della citata Convenzione. Noi confidiamo che questo sistema continuerà ad essere mantenuto dalla giustizia ed equità dei tribunali onde possa raggiungere il suo scopo, e che la maggioranza dei possessori residui delle Obbligazioni si convincerà di per sè, come anche nel loro migliore interesse giovi più di attendere l'approvazione legislativa della Convenzione di riscatto, che assicura ai medesimi la completa soddisfazione di ogni loro avere.

Finalmente, avanti di imprendere la esposizione in dettaglio dei risultati statistici che si riferiscono all'esercizio propriamente detto, crediamo utile di farvi noto, come oltre le cause che erano rimaste pendenti al 1° gennaio 1877,

nel corso di detto anno ne sono state introdotte di nuovo non meno che N. 91.

Fra queste dobbiamo segnalarvi quella promossa da alcuni Azionisti, che avevano dissentito dalla deliberazione da voi presa nell'adunanza generale del 28 giugno 1877; con la quale, per agevolare e sollecitare la disponibilità del prezzo di riscatto dovuto agli Azionisti in forza della Convenzione 17 novembre 1873, si era stabilito, in via di transazione, di assegnare alle Azioni privilegiate il cumulo degli interessi arretrati sul prezzo del detto riscatto a tutto l'anno 1877. Gli Azionisti dissenzienti provocarono l'annullamento di quella deliberazione. Il Tribunale di primo grado respinse la loro domanda, ma questo giudizio venne riformato dalla Corte d'Appello di Firenze, che negò alla detta deliberazione il carattere obbligatorio; ed essendo stato anche recentemente respinto il nostro ricorso in Cassazione, l'annullamento di quella deliberazione divenne ormai definitivo. (*Continua*)

## STRADE PROVINCIALI.

Pubblichiamo per intero la Circolare, a cui accennava il nostro corrispondente di Roma nel precedente numero, diretta dal Ministero dei lavori pubblici (Direzione generale dei ponti e strade) ai Prefetti del Regno:

Roma, 22 luglio 1878.

Prendendo occasione dall'esame del progetto, che divenne poi la legge del 30 maggio 1875, n. 2521 (serie 2), la Camera dei deputati, su proposta della Commissione generale del bilancio, votava nella seduta del 10 marzo 1875 il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Ministero a promuovere gli studii che valgano a determinare il numero e l'andamento delle strade provinciali nelle altre parti del regno, che più ne difettano, oltre quelle contemplate nel progetto di legge presentato per *costruzione di strade nelle provincie che difettano di viabilità* ».

Preoccupandosi di dare esecuzione all'invito formulato in tale ordine del giorno, e dell'importanza grande che, per molti rapporti, ha il completamento della viabilità provinciale in tutto il regno, il Ministero iniziò fin dal 24 agosto 1877 il necessario lavoro. E prese per punto di partenza l'accertamento delle condizioni di fatto della viabilità provinciale per quanto riguarda l'esistenza o mancanza di quelle strade, delle quali sono in modo esplicito e preciso designati i caratteri dalle categorie *a*, *b*, *c*, dell'articolo 13 della legge vigente sui lavori pubblici.

Compiuto tale studio preliminare, si deve ora esaminare quali strade manchino ed occorrano, alle quali si possa attribuire carattere di provinciali, a senso e per applicazione del comma *d* del citato articolo, il quale designa come criterio generale di classificazione la massima, che si abbiano per provinciali le strade *che sono riconosciute di molta importanza per le relazioni industriali, commerciali ed agricole della provincia o della maggior parte di essa, purchè faccian capo a ferrovie, a strade nazionali, o almeno ad un capoluogo di circondario della stessa o di altra provincia.*

Questo esame, per motivi troppo ovvii che è inutile svolgere, conviene sia preceduto dall'esposizione delle osservazioni, dei propositi, dei desiderii di ciascuna provincia, in ordine alla costruzione di nuove strade provinciali a compimento della rete rispettiva.

Perchè tale esposizione possa farsi in mondo uniforme e con riferimento ad elementi accertati, fu preparata una Carta a conveniente scala, nella quale sono segnate a colore *verde* le strade provinciali costrutte o in costruzione.

Di essa si invia a cotesta Prefettura la parte che comprende, oltre la rispettiva provincia, anche le altre contigue, nello scopo di agevolmente determinare quando e quali accordi interprovinciali siano da stabilirsi, perchè le proposte di nuove strade, che siano per farsi, corrispondano non solo allo spirito della legge che fissò i criterii di classificazione, ma anche alle più larghe esigenze di quelle relazioni, che non sono sempre limitate entro i confini provinciali.

I principii che regoleranno la determinazione di quello che sarà da farsi per le nuove strade provinciali, in massima, potrebbero essere simili a quelli stabiliti per casi particolari dalle leggi 7 giugno 1869 e 30 maggio 1875; cioè: *la costruzione delle strade provinciali è obbligatoria; alla spesa necessaria a quella costruzione concorrono lo Stato ed i Comuni.*

Lo studio che si sta facendo, cui deve concorrere il voto di cotesta Rappresentanza provinciale, servirà a stabilire le particolari definizioni di condizioni, misura di sussidio e modo di esecuzione; delle quali cose sarebbe ora prematuro occuparsi.

Voglia dunque la S. V., esponendo alla Rappresentanza di cotesta provincia le idee finora svolte, invitarla a proporre con avviso motivato, e, per quanto si possa, col sussidio di dati, di indicazioni di lunghezze e spesa, od anche di progetti, se ve ne siano:

1° Quali strade occorrono perchè la rete di strade provinciali si possa ritenere per completa;

2° Quale ordine d'importanza e precedenza possa assegnarsi ad esse;

3° Quali accordi siano intervenuti o potrebbero intervenire con provincie finitime, per quelle di coteste strade che hanno necessario carattere di interprovinciali.

La proposta di nuove strade deve aver corrispondenza in una traccia segnata a punti *bleu* sulla Carta, che sarà restituita al Ministero insieme all'invio degli altri dati sopra richiesti.

Oltre di ciò, si crede necessario di richiamare l'attenzione delle Rappresentanze provinciali, per le opportune osservazioni, sulla classificazione delle strade provinciali, in corrispondenza ai criterii contenuti nelle categorie *a*, *b*, *c* dell'art. 13 succitato, già fatta, giusta la nota che parimenti si unisce a corredo della Carta.

L'importanza grande dell'argomento e l'urgenza che vi è di raccogliere gli elementi necessarii per poter preparare una proposta di legge, saranno norma e guida alla S. V. Illustrissima nel curare l'esecuzione delle disposizioni che le vengono date.

Il Ministero confida che il di lei illuminato concorso potrà anche giovare a render più precisa ed efficace l'opera di cotesta Rappresentanza provinciale.

*Pel Ministro*, B. GRIMALDI.

## FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878.

SIGNORI,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Società della Ferrovia del Gottardo il *sesto Rapporto di gestione*, comprendente l'esercizio del 1877.

I. — *Basi dell'impresa.*

Nel nostro ultimo rapporto abbiamo fatto conoscere le principali disposizioni della *Convenzione*, che, in virtù del trattato del 23 dicembre 1873 fra la Svizzera e l'Italia sull'allacciamento della linea del Gottardo con la rete italiana dalla parte di Chiasso e di Pino, venne conchiusa l'11 giugno 1876 *tra la Compagnia della strada ferrata del Gottardo e la Compagnia delle ferrovie dell'Alta Italia, relativamente all'uso comune della Stazione internazionale di Chiasso,* con riserva dell'approvazione del Consiglio federale svizzero, e di quella del Governo italiano. Tale Convenzione venne approvata dal Governo italiano il 27 ottobre 1877, ed il 13 febbraio 1878 dal Consiglio federale svizzero.

II. — *Estensione dell'impresa.*

Durante l'esercizio, non intervenne alcuna questione che meriti di essere ricordata.

III. — *Organi della Società.*

*L'organizzazione dell'amministrazione* rimase sostanzialmente la stessa anche nel 1877. Essa venne soltadto completata in proporzione de' suoi bisogni.

Per il *servizio dell'esercizio*, venne stabilito un nuovo ordinamento, secondo il quale il posto d'Ingegnere in capo dell'esercizio per il momento venne soppresso; e l'ingegnere dell'esercizio, gl'ingegneri delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, nonchè l'ingegnere in capo della trazione, dipendono, come capi di tali diversi rami di servizio, direttamente dal membro della Direzione incaricato del 3° Dipartimento. In seguito a questo cambiamento nella organizzazione del servizio dell'esercizio, vennero modificate parecchie istruzioni, le quali ricevettero una nuova redazione. L'Economato venne definitivamente annesso al servizio commerciale, e dipende dal 2° Dipartimento.

*La pianta del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale* subì, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, le modificazioni seguenti:

Stante il decesso del sig. Franchini, ex-Consigliere di Stato a Mendrisio, si rese vacante un posto nel Consiglio d'amministrazione.

Inoltre, il sig. Direttore Stoll, di Zurigo, il sig. Consigliere di Stato Köchling-Geigy, di Basilea, il sig. Consigliere intimo A. von Hansemann, di Berlino, il sig. barone Carlo di Rothschild, di Francoforte s|M., il sig. barone Abramo von Oppenheim, di Cologna, e il sig. Consigliere intimo Mevissen, di Cologna, credettero di dover declinare il loro mandato di membri del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo, sia per motivi personali, sia in vista della possibilità di una collisione d'interessi fra la Compagnia del Gottardo e le altre Società di cui essi fanno parte. In questa circostanza, il Consiglio d'amministrazione non mancò di esprimere al signor Direttore Stoll i più vivi ringraziamenti pegli eminenti servigi da lui resi all'impresa della ferrovia del Gottardo, in diverse funzioni, durante una lunga serie d'anni.

Finora non si provvide che per due dei detti posti vacanti. La scelta cadde sul sig. Filippo Bonzanigo, avvocato a Bellinzona, e sig. Moser-Ott, Consigliere di Stato a Sciaffusa.

Durante l'ultimo esercizio, il Consiglio d'amministrazione prese 23 decisioni in 3 sedute, e la Direzione ne prese 2888, in 105 sedute.

IV. — *Finanze.*

Abbiamo sottoposto all'Assemblea generale degli azionisti un rapporto speciale, in data 16 giugno 1877, sulla *situazione finanziaria della nostra Società* e sulle pratiche fatte verso la metà dell'anno, in vista della ricostituzione dell'impresa del Gottardo. Le pratiche, che d'allora in poi ebbero luogo, formeranno egualmente oggetto di un rapporto separato; e noi ci limiteremo qui a far menzione di ciò che concerne l'esercizio di cui ci occupiamo.

Nulla volendo omettere, diremo anzitutto che il *conto annuale del quinto esercizio della Società del Gottardo*, comprendente l'anno 1876, con bilancio al 31 dicembre 1876, venne approvato dall'Assemblea generale degli azionisti, riunita il 29 giugno 1877; e che nello stesso tempo venne presa nota, nel processo verbale, del rapporto che le fu sottoposto, concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa.

Come rilevasi dal *sesto conto annuale* qui annesso per l'esercizio del 1877, noi disponevamo, durante tale esercizio, di un residuo di . . . . . . ; . . . Fr. 20,985,221.91 proveniente dal conto dell'anno precedente,

nonchè dagli introiti seguenti:

*Riporto Fr.* 20,985,221.91

1. Versamento di sovvenzioni Fr. 8,242,750.77
2. Versamento sulle Azioni . » 1,314,028.20
3. Altri introiti (indiretti) . » 1,095.333,18 » 10,652,112.15

Totale Fr. 31,637,334.06

In seguito ad accordo fra il Consiglio federale svizzero e i Governi della Germania e dell'Italia, il collaudo dei lavori del gran tunnel del Gottardo fu fatto dalla Commissione internazionale un mese prima, cioè al principio di settembre. La valutazione dei lavori venne fatta secondo i principii ammessi nel calcolo delle spese per l'esecuzione del tunnel durante il IV anno di costruzione (principii che furono indicati nel nostro precedente rapporto), dando per gli 11 mesi, dal 1° ottobre 1876 al 31 agosto 1877, un ammontare di sovvenzioni di . . . . . . . . . . . . . . Fr. 7,970,955
ai quali s'aggiunse 1|4 pel settembre . . . . » 724,632

cioè una somma totale di . . . . . . . . Fr. 8,695,587

per i lavori del gran tunnel durante il V anno di costruzione, somma che la Commissione internazionale portò a . . . . . . . . . . . . Fr. 8,695,600

Questo *ammontare della sovvenzione pei lavori del tunnel* durante la V<sup>a</sup> annata di costruzione venne pagato, conforme alle disposizioni ad essa relative del trattato internazionale, dagli Stati, Cantoni e Compagnie interessate, salvo le part spettanti ai Cantoni del Ticino e di Zug (fr. 418,014,68 e 34,834,55); e, come di metodo, ci venne consegnato dal Consiglio federale svizzero, dopo il rimborso degli acconti autorizzati, fatti momentaneamente alla nostra Compagnia sulla nostra cauzione di 10 milioni di franchi.

Quanto all'*annuità fissa* di fr. 3,148,148, i Delegati incaricati del collaudo dei lavori del gran tunnel, i quali, oltre a questa missione avevano anche quella di discutere nel tempo stesso la questione dell'ulteriore pagamento dell'annuità fissa, addivennero nell'accordo di proporre ai Governi rispettivi:

1° Di pagare, come erasi fatto sino allora, la quinta annuità contemporaneamente alla sovvenzione pei lavori eseguiti al gran tunnel durante la V<sup>a</sup> annata di costruzione, con riserva che l'ammontare di tale annuità rimanga nelle mani del Consiglio federale svizzero sino alla ratifica del nuovo trattato da conchiudersi fra i tre Stati sovvenzionanti; e che essa verrebbe restituita a questi Stati nel caso in cui non potesse aver luogo nè la riorganizzazione della Compagnia attuale; nè la costituzione di una nuova Compagnia;

2° Di ammettere, nel nuovo trattato da conchiudersi fra i tre Stati, gli stessi principii per il pagamento del rimanente della sovvenzione primitiva non afferente al gran tunnel, che per la sovvenzione complementare di fr. 28,000,000, prevista nella Conferenza di Lucerna, cioè di effettuare tale pagamento a *pro-rata* delle spese fatte per il compimento delle linee d'accesso, paragonate col costo totale.

Conformemente a questa proposta, la Germania ed i sovvenzionanti svizzeri pagarono la loro quota-parte della quinta annuità nel medesimo tempo della sovvenzione pei lavori eseguiti al gran tunnel, e l'ammontare venne provvisoriamente impiegato, secondo le nostre indicazioni, dal Dipartimento federale delle finanze, a nome della Confederazione. L'annuità, invece, di fr. 1,666,666.66 incombente all'Italia, non era ancora stata versata alla fine dell'esercizio, ed il pagamento ne venne di nuovo reclamato dal Consiglio federale svizzero.

Il *programma delle spese da preventivarsi pei lavori del gran tunnel durante il sesto anno di costruzione* venne fissato nel modo seguente, e comunicato dal Consiglio federale agli Stati, Cantoni e Compagnie sovvenzionanti:

| DESIGNAZIONE DEI LAVORI | AVANZAMENTO dei lavori del tunnel al 30 settembre 1877 | | | AVANZAMENTO dei lavori del tunnel al 30 settembre 1878 | | | BILANCIO al 30 settembre 1878 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | secondo il programma | in realtà | differenza | secondo il programma | da dedursi 2/3 dell'arretrato al 30 settem. 1877 | Avanzamento totale | Prezzo convenuto per metro corrente | Importo totale |
| | Metri | Metri | Metri | Metri | Metri | Metri | Fr. | Fr. |
| Galleria d'avanzamento | 9281 | 9227,6 | — 53,4 | 11780 | 36 | 11744 | 800 | 9,395,200 |
| Allargamento in calotta | 7234 | 7463,2 | + 229,2 | 10162 | — | 10162 | 1000 | 10,162,000 |
| Cunetta dello strozzo | 7179 | 5392,8 | — 1786,2 | 10032 | 1191 | 8841 | 450 | 3,978,450 |
| Strozzo | 5802 | 4243,1 | — 1558,9 | 8778 | 1039 | 7739 | 450 | 3,482,550 |
| Vôlta | 6306 | 5035,7 | — 1270,3 | 9246 | 847 | 8399 | 600 | 5,039,400 |
| Piedritti | 5786 | 3826,8 | — 1959,7 | 8726 | 1306 | 7420 | 400 | 2,968,000 |
| Acquedotto | 5330 | 3076,9 | — 2253,1 | 8402 | 1502 | 6900 | 70 | 483,000 |
| Galleria di direzione | 145 | 145,0 | — | 145 | — | 145 | 1500 | 217,500 |
| | | | | | | | | 35,726,100 |
| Se si eliminano le sovvenzioni dei cinque primi anni di costruzione in | | | | | | | | 23,928,175 |
| il *versamento di sovvenzione per il gran tunnel per il sesto anno di costruzione* sarà di | | | | | | | | 11,797,925 |

Giusta il nostro ultimo rapporto, il termine per il *quarto versamento sulle azioni* era stato fissato pel 30 giugno 1877. Sennonchè, essendosi i negoziati relativi alla riorganizzazione finanziaria dell'impresa del Gottardo protratti in modo da non lasciare prevedere che a quell'epoca (30 giugno 1877) la situazione sarebbe del tutto chiara; e non stimando gli organi della Società di dover impegnare gli azionisti ad effettuare il saldo del quarto versamento, prima che l'impresa fosse riconsolidata, venne stabilito, d'accordo col Consiglio federale svizzero, di ritardare di 6 mesi, cioè di portare al 31 dicembre 1877, il termine fissato per il pagamento di detto saldo, venendo gli azionisti, che non avevano peranco effettuato tale versamento di saldo, accreditati del *coupon* scadente al 30 giugno 1877, cioè di fr. 9.27, valore alla detta scadenza, come nuovo acconto sul quarto versamento.

Quanto agli azionisti che avevano effettuato integralmente il quarto versamento al 31 dicembre 1876, venne loro pagato in contanti, in ragione di fr. 12, il *coupon* semestrale scadente al 30 giugno 1877. Per la stessa ragione, il termine fissato al 31 dicembre 1877 per il pagamento del saldo del quarto versamento venne, alla fine dell'esercizio di cui ci occupiamo, ritardato di tre mesi, e gli azionisti sono stati accreditati di fr. 9.55, quale nuovo acconto per il *coupon* scadente al 31 dicembre 1877, valore alla scadenza. Nel frattempo vennero pure effettuati alcuni dei quarti versamenti, in modo che alla fine dell'esercizio del 1877, il numero delle Azioni, sulle quali erasi integralmente operato il quarto versamento, era di 1090. L'ammontare è portato in entrata sotto la rubrica « versamenti sulle Azioni », insieme agli acconti di fr. 9.27 e di fr. 9.55 pei *coupons* scaduti, e trovasi compreso nella somma di fr. 1,314,028.20.

Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, non vi fu alcun versamento sul *capitale-Obbligazioni*. Per le stesse ragioni che hanno cagionato una dilazione del versamento sulle Azioni, il termine del 31 marzo 1877, fissato per decisione del 16 novembre 1872 del Consiglio d'amministrazione del Gottardo per la presa della IV serie d'Obbligazioni ascendente a 20 milioni di franchi, venne, a richiesta specialmente della Direzione del *Comptoir d'Escompte* di Berlino, dapprima ritardato di 3 mesi, cioè sino al 30 giugno, quindi sino al 15 agosto, ed infine sino al 31 ottobre 1877, senza pregiudizio alcuno per le parti. In seguito alle decisioni prese nella Conferenza internazionale di Lucerna nel giugno 1877, sotto riserva dell'approvazione degli Stati interessati, per la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo (decisioni i cui punti essenziali vennero comunicati ai signori azionisti col rapporto speciale in data 16 giugno 1877), noi avemmo motivo d'intavolare dei negoziati col Consorzio finanziario, che si è incaricato della formazione del capitale di costruzione per la ferrovia del Gottardo, allo scopo d'intenderci circa l'assunzione della IV serie d'Obbligazioni, e su altre questioni ad esse relative. Tali negoziati, che incominciarono il 17 settembre 1877, continuarono sino al 1878, e diedero finalmente luogo alla conchiusione di una Convenzione addizionale, in data 12 febbraio 1878, il cui contenuto vi sarà comunicato in un rapporto speciale sulla riorganizzazione dell'impresa del Gottardo (V. *Monitore* N. 30 a. c.).

Alla rubrica « *altri prodotti* (prodotti indiretti) » ascendenti a fr. 1,095,333.18, figurano fr. 957,293.43 come prodotto netto dei titoli, effetti e conti d'interessi, cioè il 5,067 0/0 del capitale di fr. 18,893,344, che in media abbiamo avuto a nostra disposizione. Alla rubrica « prodotto del fitto locali », sono compresi fr. 90,874.52 pagati come fitto dalla Società delle ferrovie dell'Alta Italia in interessi del capitale di costruzione di quella parte della Stazione internazionale di Chiasso, che è destinata all'uso comune delle due Compagnie, e della parte che è esclusivamente riservata all'uso della Società delle ferrovie dell'Alta Italia. Come nell'anno scorso, il conto non presenta alcun introito alla rubrica « *eccedenze dei prodotti dell' esercizio sulle spese, ecc.* », atteso che le spese d'esercizio sorpassarono gli introiti per la somma di fr. 230.93. Questo *deficit* venne eliminato dai prodotti indiretti nel conto generale.

Sulla somma di cui disponevamo, e che, compreso il saldo proveniente dallo scorso esercizio, ammontava a . . . . . . . . . . . . . . . Fr. 31,637,334.06

fu speso nel 1877:

| | | |
|---|---|---|
| 1° per restituzioni . . . Fr. | — . — | |
| 2° per percezione del capitale di costruzione (porti, perdite di cambio, senserie, ecc.) . . . . » | 564.96 | |
| 3° per l'Amministraz. centrale » | 175,776.46 | |
| 4° per il servizio degli interessi del capitale versato . . . . » | 3,690,836.47 | |
| 5° per la costruzione propriamente detta (compresa la direz. tecnica) . . . . . . . . » | 10,540,820.79 | |
| | | » 14,407,998.67 |

Rimanevano dunque al 31 dicembre 1877 Fr. 17,229,335.39

Sulla somma di franchi 3,690,836.47, che figura come spese, havvi, quali esborsi effettivi:

| | |
|---|---|
| interessi per le Obbligazioni . . . . . » | 2,400,000.— |
| interessi per le Azioni a quegli azionisti che avevano effettuato integralmente il quarto versamento . . . . . . . . . . . . . » | 24,804.— |
| commissioni per il pagamento dei *coupons* . » | 5,723.53 |
| Fr. | 2,430,527.53 |

L'eccedenza di fr. 1,260,308.04 non venne effettivamente sborsata, ma solamente portata in uscita, come lo fu in entrata.

Le spese di costruzione, deduzione fatta di fr. 616,818.33 per la direzione tecnica, ammontano a fr. 9,924,002.46. In questa somma havvi:

| | |
|---|---|
| per il gran tunnel . . . . . . . . . . Fr. | 9,021,301.50 |
| » le linee ticinesi di pianura . . . . . » | 857,628.07 |
| » le altre linee . . . . . . . . . . . » | 45,072.89 |

Le spese per la direzione tecnica sono di fr. 948,149.74 minori di quelle dell'ultimo esercizio. L'ammontare di fr. 857,628.07 per le linee ticinesi di pianura risulta principalmente dalla liquidazione dei conti cogl'imprenditori. Nel rapporto indirizzato all'Alto Consiglio federale svizzero, relativamente al costo delle linee ticinesi di pianura (rapporto che venne comunicato ai signori azionisti con quello che pubblicammo il 16 giugno 1877, concernente la riorganizzazione finanziaria dell'impresa), erasi ancora ammessa una spesa di fr. 1,380,168 per terminare le linee ticinesi di pianura, a datare dal primo ottobre 1876. Da questa epoca sino al 31 dicembre 1876, vennero

| | |
|---|---|
| esborsati per tale oggetto . . . . . . . Fr. | 528,569.97 |
| e dal 1° gennaio al 31 dicembre 1877 . . . » | 857,628.07 |
| Totale Fr. | 1,386,198.04 |

Rimane ancora la liquidazione definitiva dei conti con quattro imprenditori. Ciò che si dovrà loro pagare può riguardarsi come bilanciato da quanto ci è dovuto da uno di essi, in virtù di un reclamo ammesso dai tribunali ed accettato dall'imprenditore stesso.

I fondi disponibili alla fine dell'anno erano impiegati come segue:

| | |
|---|---|
| Carte-valori . . . . . . . . . . . . Fr. | 8,940,959.79 |
| Effetti . . . . . . . . . . . . . . » | 3,775,018.35 |
| Debitori diversi (dedotti i crediti) . . . » | 4,459,334.27 |
| Cassa . . . . . . . . . . . . . . . » | 54,022.98 |
| Fr. | 17,229,335.39 |

Una somma di 10 milioni di franchi in carta ed effetti era depositata alla fine dell'anno come cauzione alla Cassa federale.

Nel bilancio al 31 dicembre 1877, le carte erano state valutate al prezzo di costo, secondo l'uso che prevalse finora. La valutazione loro, secondo i corsi al 31 dicembre 1877, darebbe un eccedente di fr. 34,796.22.

Durante il 1877, vennero vendute:

| | |
|---|---|
| Obbligazioni svizzere per . . . . . . Fr. | 250,000.— |
| Obbligazioni americane (*bonds* 6 0[0] dello Stato, rimborsabili, e *bonds* 7 0[0] della « Equitable Trust Comp. ») . . . . . . . . . . » | 2,219,879.62 |
| Obbligazioni italiane . . . . . . . . » | 1,500.— |
| Totale Fr. | 2,471,379.62 |
| Per contro, venne comperato per . . . » | 811,284.05 |

di Obbligazioni diverse onde completare la cauzione.

Dal principio dell'anno 1878, si è venduto inoltre per franchi 1,750,109.92 di valori americani (*bonds* di Compagnie di strade ferrate), con un beneficio notevole in confronto del prezzo d'acquisto.

La situazione delle *cauzioni* depositate nelle mani della nostra Compagnia subì, durante il 1877, una modificazione, come risulta dalle cifre seguenti;

| | 31 dicemb. 1876 | 31 dicemb. 1877 |
|---|---|---|
| | — | — |
| Cauzione del signor Favre, imprenditore del gran tunnel, | Fr. 8,227,532.— | Fr. 6,702,772.— |
| Cauzioni d'altri imprenditori e fornitori. . . . . . . . . | » 874,030.— | » 640,259.60 |
| Cauzioni dei funzionarii ed impiegati dell'Amministrazione centrale e del servizio dell' esercizio . . . . . . . . | » 888,500.— | » 790,250.— |
| Cauzione dei membri del Consorzio per l' assunzione della IVª serie d' Obbligazioni (20 0[0] dell'ammontare di detta IVª serie di 20 milioni di franchi) . . . | » 4,000,000.— | » 4,000,000.— |

La variante principale concerne la cauzione del signor L. Favre, imprenditore del gran tunnel. In virtù di una Convenzione addizionale, di cui tratteremo in appresso, gli venne restituita una somma di fr. 1,500,000 sulla sua cauzione di 8 milioni di franchi.

*(Continua)*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 30 luglio.

Intorno agli intendimenti del Ministro dei lavori pubblici sulle mutazioni di persone e cose da effettuarsi nell'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, dopo le frequenti e lunghe conferenze avute testè in Milano con quel Consiglio provvisorio, è più probabile sia già trapelata fuori qualche notizia costì, dove si è pure recato l'on. Baccarini, che non a Roma, dove non si prenderanno le relative deliberazioni se non al di lui ritorno. Ed anzi a Milano stesso si saranno rimandati i definitivi concerti al ritorno del prelodato Ministro, che deve accompagnarvi le Loro Maestà. (V. *Nostre Informazioni particolari*). —

Le antiche Convenzioni ferroviarie, che la recente legge sull'inchiesta non ha considerate nè vive, nè morte, vennero or ora denunciate, si assicura, dal comm. Balduino, in nome proprio e de' suoi confirmatarii, dichiarando che egli intendeva ritirare l'ingentissima somma versata nelle casse dello Stato, a titolo di deposito, e di voler disimpegnare i capitali nazionali ed esteri rimasti sin qui legati pel compimento della fallita operazione. Come possa il Governo esimersi dall'annuire ad una domanda tanto legittima, io non lo so vedere: può darsi che si trovino ragioni legali in appoggio al rifiuto, ma anche in questo caso, come in infiniti altri, la legalità e la moralità starebbero fra loro nella ragione medesima del giorno colla notte. —

La doppia inchiesta amministrativa e giudiziaria sulle cause del grave incendio di Taranto, nei magazzini ferroviarii delle Calabro-Sicule, procede accuratamente di pari passo, senza essere ancora venuti a capo di precisi elementi di giudizio. E chi ne sopporterà l' ingente danno, che si calcola sin d' ora ascendere a circa un milione? Ciò dipenderà interamente, mi sembra, dal potersi o no constatare se l'incendio si debba ad incuria e colpa di qualcuno, e di chi. —

Le notizie che mi pervengono dalla Sardegna intorno all'andamento dei lavori sulle nuove linee in costruzione, confermano sempre più il prossimo compimento dei due tronchi, dalla Stazione provvisoria a quella definitiva di Ozieri, e di là a Giave: tronchi che saranno « principio e cagion di tutta gioia » per gli azionisti, dando luogo al noto aumento della sovvenzione chilometrica sulle antiche linee già in esercizio. Intanto si è già posto mano alla prima sezione della linea Oristano-Paulilatino, ed il Ministero dei lavori pubblici ha testè approvato parecchie modificazioni di livellette; ed il ponte sul Tirsi, che fa parte appunto di questa prima sezione, sarà costrutto a travate metalliche con tre luci, di m. 34 la centrale, e 28 le due laterali. —

L'egregio ingegnere Parato, che risiede da anni in Palermo, ed è autore del progetto e direttore della costruzione della sfortunata linea Palermo-Trapani, ebbe ora l'incarico d'intraprendere gli studii per la linea delle due Imere, da Palermo a Messina, dalle Provincie e dai Comuni interessati, volendosi porre in grado il Governo di decidere con giustizia, se non convenga meglio eseguire quest'ultima, in confronto della Vallelunga. —

La ditta Teodoro Hasselquist, che esercita attualmente un servizio di navigazione tra Venezia e San Donà di Piave, ha chiesto al Governo le venga concessa la facoltà di estendere il servizio medesimo da Venezia a Mestre; ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici opinò, in una delle sue ultime sedute, potersi favorevolmente accogliere la domanda.

Esaminò ed approvò in pari tempo, sotto alcune condizioni, il progetto di massima dell'ingegnere Palazzi per una ferrovia da Montanara a Gaeta per Sessa, della lunghezza di chilometri 50.600 e del costo presuntivo di dieci milioni di lire all'incirca, non compreso il materiale mobile; occorre però notare che m. 20,500 coincidono col tracciato dell'altra ferrovia Gaeta-Rocca D'Evandro, pure in progetto.

Finalmente il Consiglio medesimo appose il proprio *Visto si approva*, con alcune modificazioni, ai progetti del secondo e terzo tronco della ferrovia Milano-Erba, fra San Pietro Martire e Lambrugo; nonchè parecchi disegni per costruzione di tronchi di strade provinciali nelle provincie di Udine e Teramo. —

L'inesplicabile ed ingiustificabile anomalia, durata tanti anni, circa l'obbligo per gli impiegati dello Stato di pagare l'intero biglietto lungo la percorrenza della rete delle Ferrovie Romane, compresa già nell'antico Stato pontificio, laddove godono della riduzione del 50 per cento su tutte le rimanenti linee, sta alla fine per cessare, in seguito agl'intervenuti accordi tra il Ministero e la Società. Ma converrebbe non s'indugiasse altro ad emanare le opportune istruzioni in proposito, acciocchè le borse assai poco pingui degli anzidetti impiegati potessero fruire del mediocre benefizio nella stagione attuale, destinata ordinariamente alle ferie. E mi parrebbe altresì doversi concedere ai funzionarii di ogni Amministrazione la facoltà, sinora data agli uni e negata agli altri, di poter fare tappa in una o due Stazioni intermedie, lungo il loro viaggio dalla residenza d'Ufficio a quella dei propri parenti e interessi. Quale danno deriverebbe da ciò all'Erario? E perchè costringere un pover'uomo a correre d'un fiato da Roma a Torino, o magari da Brindisi a Susa, laddove forse la propria salute, o, mettiamo pure, i propri interessi richiederebbero d'intrattenersi in una o due città lungo la via, senza rimetterci altro tempo ed altro denaro nell'intraprendere un viaggio a bella posta? E dacchè (cosa incredibile, ma vera!) gl'impiegati dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici sono proprio quelli che si trovano in peggiori condizioni, rispetto ai vantaggi sulle ferrovie, in confronto dei colleghi degli altri Ministeri, si confida nella rettitudine e nella premura dell'on. Baccarini per ottenere l'equa applicazione d'un solo peso e di una sola misura.

B.

---

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

L'on. Ministro dei lavori pubblici, che da qualche giorno si trovava in Torino, visitò lunedì mattina le Officine ferroviarie di Porta Nuova.

Erano a riceverlo gli Ingegneri superiori del servizio, che gli fecero poi corteggio nella sua escursione per le dette Officine.

L'on. Baccarini s'intrattenne a lungo in ciascuno dei riparti; volle rendersi conto minuzioso dei più importanti dettagli dei lavori, del numero e della paga media degli operaj, della forza e produzione delle Officine stesse; e dimostrò una provetta conoscenza in tutto quanto si attiene alle industrie meccaniche ed alla costituzione organica delle grandi Officine.

Constatiamo con piacere che l'on. Ministro ebbe ad esprimere la sua soddisfazione per l'ordine e la regolarità riscontrati nell'andamento delle Officine ferroviarie torinesi, e soprattutto per la grande loro produttività, relativamente ai mezzi meccanici ed al personale che vi sono disponibili.

Il comm. Baccarini fece pure una visita alla *Mole Antonelliana*, destinata a sede del Museo storico italiano, ed una rapida scorsa all'Officina del cav. Allemano.

---

Martedì mattina lo stesso Ministro è partito per Milano, accompagnandovi S. M. il Re; ed ivi si tratterrà alcuni altri giorni, riprendendo le conferenze col Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Rispetto al personale, sappiamo che l'on. Ministro si espresse assai favorevolmente, e che ha dimostrato la sua intenzione di non introdurvi essenziali mutamenti.

---

La fornitura di 50 mila tonnellate di carbone grosso, per la quale venne aperta la gara dall'Amministra-

zione ferroviaria dell'Alta Italia per incarico avuto dal Governo, venne aggiudicata alla ditta Ebbn Vale Steel Iron e Coal C.

Il Congresso internazionale per lo sviluppo ed il miglioramento dei mezzi di trasporto venne aperto a Parigi, come avevamo preannunziato, il 22 ed è durato sino al 28 luglio corr.

L'importanza delle discussioni intervenute, e delle comunicazioni fatte da taluni autorevoli membri, ci obbliga a dare un esteso rendiconto delle sedute del detto Congresso, che per mancanza di spazio differiamo al prossimo numero.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Le nuove costruzioni ferroviarie.** — Leggesi nei giornali di Roma:

La Commissione delle costruzioni ferroviarie ha modificato in parte il progetto del Ministro, sia migliorando la costruzione di alcune linee, sia classificandole dalla 4.a categoria nella 3.a, ed altre dalla 3.a nella 2.a.

Essa ha riservato ogni deliberazione intorno alla quistione dei tracciati, e ciò allo scopo di studiarla meglio, durante il tempo che il relatore farà il suo lavoro sulle altre parti della legge.

Tra un mese, la Commissione sarà convocata a Roma per deliberare appunto sulle varie questioni dei tracciati.

A quanto sembra, ha aumentato il numero delle linee da costruirsi, e quanto a quelle dette di quinta categoria, ne avrebbe migliorato di molto la condizione.

Il Ministero, secondo le informazioni della *Riforma*, acconsente; imperocchè l'on. Baccarini si è pronunciato con varii deputati nel senso, che egli è propenso ad allargare, piuttosto che a restringere in fatto di costruzioni ferroviarie, affinchè la rete generale, e pel momento definitiva dello Stato, si possa dire compiuta.

**Le Convenzioni ferroviarie** — I giornali di Roma annunziano pure che, in seguito alle deliberazioni della Camera ed alle dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici, allorchè si discuteva l'inchiesta ferroviaria, è stata disdetta dai firmatarii la Convenzione stipulata coll'onorevole Depretis, per la costituzione d'una Società d'esercizio della Rete Mediterranea.

Si dice che anche la Società delle Meridionali abbia disdetto o sia per disdire la Convenzione, in virtù della quale essa si trasformava in Società di esercizio per la Rete Adriatica.

**Ferrovia Eboli-Reggio.** — A Cosenza fu tenuto un *meeting* per la ferrovia Eboli-Reggio, che riuscì imponente. Fu deliberato di mandare a Roma una deputazione, composta di cinque persone, incaricata di propugnare presso il Governo del Re gli interessi della provincia nella costruzione della suddetta ferrovia.

**Ferrovia del porto di Savona.** — Leggiamo nella *Liguria* di Genova, che i lavori di ultimazione del binario sulle calate sono spinti con grande attività; si stanno collocando le ultime due delle dodici piattaforme: sicchè tutto fa ritenere che nell'entrante mese di agosto si potrà attivare l'importantissimo e tanto desiderato servizio.

**Ferrovie venete.** — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 25 luglio:

Annunziamo con molto piacere che agli insistenti e patriottici sforzi della nostra Commissione ferroviaria, assistita da autorevoli deputati, è riuscito di ottenere che la ferrovia Chioggia-Loreo-Adria venga passata dalla quarta nella terza categoria, e che la ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruarò venga passata nella quarta.

Per tal modo, votata che sia la legge, è pienamente assicurata l'esecuzione di ambedue le linee, in modo corrispondente al desiderio di tutti, e sono pienamente dissipati deplorevoli antagonismi.

**Ferrovie Meridionali.** — Un telegramma particolare del *Diritto* da Taranto, 26 corr., dice:

Stanotte, alle 2 antimeridiane circa, è scoppiato un terribile incendio nei nostri cantieri, posti a 3 chilometri dalla Stazione. Incominciato nell'officina dei verniciatori, il fuoco, alimentato dalle materie infiammabili, si propagò nel vicino magazzino generale, contenente olii, cordami, stoffe e tutti gli oggetti necessarii all'intera rete calabrese.

Dalla parte dove vi sono le officine di legnami coperte da cartoni incatramati, l'incendio produsse una vera devastazione, e quindi si dilatò alle cataste di cavalletti, distruggendone 3 e 42 veicoli, molti dei quali erano stati ridotti a nuovo.

Si calcola che il danno ascenda a quasi un milione; però molte materie metalliche ed attrezzi furono salvati.

L'Autorità giudiziaria procede ad un'inchiesta per conoscere la causa del disastro. Tutti, senza distinzione, contribuirono ad estinguere l'incendio e ad impedire maggiori danni.

**Ferrovie siciliane.** — Sono stati presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti tecnici per l'esecuzione del tratto della ferrovia centrale di congiungimento tra Palermo e Catania.

L'onorevole Ministro si è affrettato a chiedere sopra questi progetti il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

— L'*Amico del popolo* di Palermo pubblica la seguente lettera dell'ing. governativo Billia:

« La prego smentire recisamente la notizia data dalla *Vedetta* nel suo num. 15 del 21 corr. che io, prima di spedire al Ministero l'ultimo progetto per la linea di Vallelunga, ne abbia dato partecipazione e conoscenza al sindaco di Caltanissetta e ad altri notabili. L'assicuro poi che facevano parte della spedizione varii studii pel passaggio di Caltanissetta. Grazie. « Direttore *Billia*.»

**Tramway Saronno-Tradate-Varese.** — I lavori del tronco del *tramway*, in prolungamento tra Saronno e Tradate, volgono a fine. La Direzione di quel *tramway* spera di cominciare le corse regolari nella prima quindicina dell'entrante agosto.

La stessa Società di quel *tramway* ha ottenuto la concessione della linea Tradate-Varese.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Abbiamo già annunziato che l'ispezione annuale dei lavori al tunnel del Gottardo avrà luogo anche in quest'anno al 1° settembre prossimo, e che ispettori per l'Italia saranno i signori commendatori Biglia e Massa. Ora aggiungiamo che per la Svizzera sono destinati i signori Droz, consigliere federale, e Koller, ispettore del Gottardo. Il nome degli ispettori tedeschi non è ancora noto.

— Il sig. Alfredo Escher ha dato ed ottenuto la propria demissione anche da membro del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo. Gli affari della Direzione sono ora geriti dall'unico membro dell'antica Direzione rimasto, il signor J. Zingg, dal signor colonnello Abramo Stocker, e dal sig. Sulzer, capo dell'Amministrazione della Ferrovia Centrale.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la

passata settimana, fu: dal lato di Göschenen m. 28; dal lato di Airolo m. 37.40; in totale m. 65.40, cioè m. 9.35 in media giornaliera.

**Ferrovie svizzere.** — I prodotti delle 21 ferrovie svizzere a scartamento normale, anche nei primi mesi di quest'anno sono in diminuzione rispetto all'anno scorso. Quelli di maggio non arrivarono, in totale, che a franchi 4,406,584, cioè 225,233 fr. (4.86 0[0]) meno che nel 1877. Quelli da gennaio a maggio non raggiunsero che franchi 18,665,149, cioè 956,184 fr. (4.87 0[0]) meno che il periodo corrispondente dell'anno passato.

Siccome in quest'anno vi è un certo numero di chilometri di più in esercizio, così il prodotto chilometrico presenta una proporzione maggiormente sfavorevole. Esso non è stato che di 1804 fr. in maggio, cioè 202 fr. (10.07 0[0]) in meno che nel maggio 1877, e di 7640 fr. da gennaio a maggio, cioè 921 fr. (10.70 0[0]) meno che il periodo corrispondente del 1877.

Salvo errore, la linea Jura-Berna-Lucerna sola presenta un aumento sull'anno precedente, ed ancora quest'aumento riguarda esclusivamente la rete propriamente detta del Jura Bernese.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia del Nord ad aprire al pubblico servizio la sezione della ferrovia d'Arras ad Etaples, compresa tra Saint-Paul e Montreuil.

In seguito all'apertura di questa sezione, la quale è lunga chil. 50.181, la linea d'Arras ad Etaples si troverà totalmente aperta all'esercizio.

— La Compagnia del Nord, che ha inaugurato un nuovo sistema di vagoni a letto, prese l'iniziativa di un miglioramento, che merita d'essere segnalato. Esso consiste in ciò, che i viaggiatori, partiti, p. es., da Bruxelles alle 10 di sera e arrivati a Parigi alle 4 ant., non sono più costretti ad andarsene immediatamente nella Capitale in un'ora in cui gli stabilimenti sono tutti chiusi. I viaggiatori sono autorizzati a rimanere e dormire nei loro vagoni, fino al momento in cui le case e gli alberghi sieno aperti.

**Ferrovia Pontebbana.** — Il 2 luglio ebbe luogo a Vienna l'assemblea generale degli Azionisti della Società ferroviaria Principe Imperiale Rodolfo. Dopo la lettura del rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio del 1877 e l'approvazione dei conti relativi, un azionista ha chiesto notizie riguardo al prolungamento della rete della Società verso il sud.

Il presidente, in risposta, dichiarò che la costruzione della ferrovia dello Stato Tarvis-Pontebba, intrapresa dal Governo austriaco da oltre un anno e mezzo, e quella della linea Pontebba-Udine dal Governo italiano, sono talmente avanzate che si ha ogni ragione di credere, che l'apertura delle due linee avrà luogo nella prossima primavera, ed aggiunse che il Consiglio d'amministrazione ritiene che la Società del Principe Rodolfo tirerà gran profitto dal traffico di questo sbocco, da tanto tempo chiuso fra Tarvis e Udine.

**Ferrovie tedesche.** — È noto che la seconda Camera della Sassonia Reale ha levato due ferrovie dal progetto di legge tendente a riscattare, per conto dello Stato, le cinque ferrovie private che esistono ancora in quel paese. Nella seduta del 22 luglio, la prima Camera del Regno aveva invece ratificato il progetto di legge nella sua forma originaria.

In seguito a queste risoluzioni contradditorie, le due Camere si riunirono insieme, conformemente alla legge, in una seduta plenaria per deliberare definitivamente. Esse hanno adottato quindi il riscatto delle linee Annaberg, Weipert-Muldenthalbahn, Goessnitz-Gera e Meltheuer-Weida. Soltanto per la ferrovia Chemnitz-Wuerschnitz il riscatto è stato respinto, e questa sarà l'unica ferrovia privata che possederà la Sassonia Reale. Per far fronte agli obblighi che impongono tale riscatto, lo Stato emetterà 23 milioni di marchi effettivi, in titoli di rendita 3 0[0].

**Ferrovie austro-turche.** — Leggesi nella *Nuova Stampa Libera* di Vienna:

La costruzione delle linee turche e la loro congiunzione colla rete austro-ungarica possono considerarsi come certe. È vero che, sino ad oggi, non si è fatto che determinare a Berlino su quali basi sarà effettuata la costruzione delle linee di Filippopoli-Sofia-Nisch-Belgrado e le linee bosniache; ma è naturale che i dettagli relativi alla costruzione di tali ferrovie non si possono fissare in modo immediato. Tuttavia venne deciso che le trattative, impegnate su questo argomento, sarebbero riprese subito dopo la conclusione della pace dai paesi interessati, cioè: Austria, Turchia, Serbia e Principato bulgaro. Nello stesso tempo l'Amministrazione delle ferrovie turche discuterà i dettagli della costruzione, ed a tale scopo si sono recati a Parigi il barone Hirsch ed il sig. de Scheék.

— Da parte sua *La Sémaine financière* scrive:

Parlasi di trattative attive tra l'Austria e la Serbia pel compimento della linea internazionale Vienna-Costantinopoli. Si costruirebbe prima la sezione Sofia-Nisch, poi Nisch-Belgrado-Semlino. Ma pare che non vi sia nulla di definito.

Per quanto riguarda la grande linea, partendo da Salonicco attraverso la Bosnia, le cose sarebbero più avanzate. Si annuncia da Vienna che havvi già una Convenzione, conchiusa tra il Governo e la Südbahn per l'esercizio della linea Sissek-Novi, e del prolungamento attraverso la Bosnia fino a Mitrovitza. La costruzione sarebbe effettuata col Tesoro militare, ma col concorso della Südbahn che dispone di un progetto già pronto. — L'Austria sembra decisa a spingere i lavori con la maggiore alacrità. Si parla di un termine massimo di tre mesi per la sezione Sissek-Novi, che consta di 37 chilometri e mezzo.

**Ferrovie in Persia.** — Lo Schah di Persia si è assicurato il servizio d'ingegneri austriaci per la costruzione di una ferrovia da Teheran a Bagdad. Si suppone che le spese di quest'impresa saranno coperte dalla Russia.

## Notizie Diverse

**Il Ministero dei lavori pubblici all'Esposizione di Parigi.** — Leggesi nel *Diritto* del 29:

Ci telegrafano oggi da Parigi che la splendida mostra del Ministero dei lavori pubblici d'Italia, di che si occupò diffusamente una nostra recente corrispondenza, ha riscosso parecchi premi. Notiamo, fra gli altri, i premi assegnati alle Commissioni del Tevere, del Po e dei Canali Cavour, e quelli nominativi agl'ispettori del Genio civile commendatore Valsecchi, deputato e direttore generale delle strade ferrate, comm. Dionisio, direttore generale delle opere idrauliche, e comm. Brauzzi, direttore generale di ponti e strade, e agli ingegneri comm. Canevari e cav. Carloni, capo divisione, quest'ultimo, nel Ministero dei lavori pubblici.

**Il nuovo ponte sul Piave.** — Un ponte di grande importanza va costruendosi nel Comune di Valdobbiadene sul fiume Piave, della lunghezza di metri 280, diviso in 13 stillate e largo metri 5, dalla Casa Tardy, Galopin-Süe, Jacob di Savona.

Tale lavoro era di assoluta necessità, e dovevasi da più tempo eseguire per mettere in comunicazione il prefato Comune colla Valle del Piave.

Nessuno degli interessati potè mai ricavarne i mezzi onde far fronte ad una spesa sì rilevante.

Ebbene, Valdobbiadene, mercè l'energico interessamento prestato dal presente suo sindaco sig. cav. Dalla Costa, coadiuvato da una Giunta intelligente ed attiva, ha saputo trovare la via per arrivare alla desiderata meta. Egli persuase quel Comune a vendere certi beni poco utili, e

che il danaro ricavato fosse tosto impiegato nella costruzione del suddetto ponte.

La fama che gode la Ditta Tardy, Galopin-Süe e Jacob ci è arra sicura del felice esito del ponte sul Piave, tanto più che essa offrì ottime garanzie per tale lavoro.

**Dogana unica in Milano.** — La *Gazzetta Ufficiale* del 23 luglio ha pubblicato il seguente R. Decreto del 18 mese stesso:

*Art.* 1. È autorizzata la spesa di L. 676,183 per la costruzione in Milano di una Dogana centrale, e per il raccordamento di essa colla ferrovia.

Detta somma verrà stanziata nel Bilancio passivo del Ministero delle finanze:

Per L. 150,000 per il 1878.

Per L. 526,183 per il 1879.

*Art.* 2. È autorizzata la vendita dei seguenti stabili demaniali in Milano.

*a*) Edificio e locale della Zecca;

*b*) Dogana di Sostra Romana;

*c*) Dogana di Sostra Viarena.

**Banca di costruzioni di Milano.** — Abbiamo a suo tempo accennato alla sentenza del Tribunale di commercio di Milano nella causa intentata dal sig. Camillo Tanzi contro i cessati amministratori della Banca di costruzioni. Quella sentenza assolveva completamente gli amministratori. Ora il Tribunale di appello, non solo ha confermata la sentenza del Tribunale di commercio, ma ha condannato altresì il sig. Tanzi nelle spese. Gli amministratori della Banca di costruzioni, tanto in prima che in seconda istanza, erano rappresentati degli egregi avvocati Andrea e Antonio Molinari.

**Aggiudicazione di lavori.** — La conduttura delle acque e distribuzione delle medesime nell'abitato della città di Troja (Capitanata), dell'importo preventivo di L. 93,335, fu aggiudicata alla Ditta Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona.

**Prestito della Provincia di Vicenza.** — Dal 1° a tutto 9 agosto p. v., rimarrà aperta la pubblica sottoscrizione al prestito della Provincia di Vicenza (IV emissione per le ferrovie e *tramway*). La cifra del prestito è di un milione e 400 mila lire, ripartita in 1400 azioni da L. 1000 ciascuna. Il prezzo d'emissione è di L. 950, in 4 versamenti, e le Azioni frutteranno annue L. 50 nette, che saranno pagate in rate semestrali di L. 25.

Il prestito sarà ammortizzato alla pari (con L. 1000) con estrazioni semestrali, l'ultima delle quali avrà luogo nel 1913.

**Gli zolfi della Sicilia.** — Il *Giornale di Sicilia* di Palermo, del 19, ci apprende che nello scorso mese di giugno la esportazione di zolfi dalla Sicilia è stata di 16,871,642 chilogrammi, dei quali 8,335,033 da Catania e il rimanente dai porti di Girgenti e di Licata. Relativamente al giugno 1877, l'esportazione è stata inferiore di circa 5 milioni di chilogrammi, e, considerando la esportazione complessiva nel primo semestre 1878 ammontante a chilog. 126,988,384, è stata inferiore di circa 13 milioni di chilogrammi a quella del primo semestre del 1877.

**Regìa dei tabacchi.** — È pubblicato il resoconto dell'esercizio 1877 della Regìa dei tabacchi. Come esige il disposto della Convenzione 26 gennaio 1876, il detto resoconto si compone di due distinti bilanci consuntivi, uno complessivo per tutte le provincie del Regno, meno la Sicilia, e l'altro speciale per le provincie siciliane.

Nel primo dei due bilanci, le spese figurano per Lire 97,377,656.32. L'anno precedente le spese erano state di L. 93,961,238.17. Facendo astrazione dalla somma rappresentante il debito di primo d'anno pel valore dello *stock* in tabacchi, ingredienti, mobili, ecc., per L. 48,812,049.98, le spese dell'esercizio 1877 sono di L. 48,565,606.34, con un aumento di L. 1,903,946.61 sulle corrispondenti cifre del 1876.

La coltivazione indigena, autorizzata per 95 milioni di piante, non fu effettivamente intrapresa che per 74 milioni ed ebbe a soffrire dalla siccità, laonde rimase inferiore nella vendita a quella dell'anno precedente, avendo dato solo 4,500,000 chilogrammi di tabacco, di fronte a 5,600,000 che se ne erano avuti l'anno precedente.

Il resoconto discorre delle difficoltà di sviluppare e migliorare la coltivazione dei tabacchi indigeni e di conformarvi il gusto dei consumatori, non che degli sperimenti che si sono fatti e dei processi che si sono adoperati onde vedere di mettere l'Italia in grado di subire meno per questo rapporto la concorrenza dell'estero. Il resoconto constata inoltre che l'aumento delle spese corrisponde coll'aumentato *stock* dei generi perfetti, ed alla tendenza sempre più pronunziata del consumo verso le qualità più fini.

Le rendite complessive ammontarono a L. 137,846,125.96, con una differenza in più, a confronto dell'esercizio del 1876, di L. 2,817,975.79.

Rammentato il triste incidente dell'incendio che si sviluppò il 28 maggio 1877 nella manifattura dei tabacchi di Venezia, il resoconto dimostra che l'importanza delle fabbricazioni nel 1877 non differì sensibilmente da quella dell'anno precedente. La quantità dei tabacchi fabbricati nel 1877 fu di chil. 18,847,043, con un aumento di 274,233 chilogrammi sulle lavorazioni del 1876. Parimenti non vi ha notevole divario fra le quantità dei tabacchi in foglia introdotti nelle lavorazioni delle due annate. Le spese di fabbricazione per l'anno scorso furono di L. 12,841,603, e quindi superiori di L. 355,677 alle spese di fabbricazione del 1876.

Depurate le rendite dalle spese, dal canone a favore del Governo, dai nove decimi della spesa per assegno graduale al Consiglio d'amministrazione, dalla quota di utile dovuta allo Stato, dalle spese particolari della Società e dalla tassa di ricchezza mobile, nonchè dal prelevamento pel fondo di riserva ordinario e dalla somma di un milione e mezzo per la costituzione delle riserve eccezionali, l'utile distribuibile per l'esercizio del monopolio nelle provincie di terraferma e di Sardegna, compreso anche l'avanzo di utili del 1877, somma a lire 2,828,428.39.

Le anticipazioni per l'impianto delle manifatture della Regìa in Sicilia oltrepassarono un milione. La totalità delle spese della gestione siciliana fu di L. 12,419,943.24. Il prodotto dei tabacchi venduti fu di 7,893,351.76, la qual cifra è lontana dal raggiungere la media del consumo testatico di terraferma. Il reddito netto fu di 4,570,813.15, dalla qual somma dedotto il canone governativo, si ha un residuo di L. 595,379,50, che si riduce all'utile netto ripartibile di 220,066.68, quando se ne sottraggano gli importi delle tasse, delle spese particolari della Società e delle riserve.

In complesso, l'utile netto ripartibile della gestione di tutte quante le provincie del Regno a favore degli azionisti della Regìa per l'anno 1877, compreso l'avanzo utili del 1876, ammonta a L. 3,025,988.39, e il dividendo per ogni Azione fu fissato in L. 30, rimanendo un avanzo di L. 25,988.39 da portare a conto nuovo. Lo Stato, dal canto suo, nel detto anno 1877, dipendentemente dal monopolio dei tabacchi, ha incassato, fra canoni, sovratasse, utili, tanto per la terraferma e per la Sardegna che per la Sicilia, e per tassa di ricchezza mobile, la somma totale di L. 92,353,480.15.

**Ufficii telegrafici** — Il giorno 25 corrente furono attivati gli Ufficii telegrafici governativi, al servizio del Governo e dei privati, in Bosco Marengo (provincia di Alessandria) ed in Boscolungo (provincia di Firenze), ambedue con orario limitato di giorno.

**Ufficii telefonici in Germania.** — Attualmente, scrive la *Gazzetta d'Augusta*, in Germania vi sono già 94 Ufficii telefonici aperti al pubblico, e fra breve se ne apriranno altri 25.

**Vaglia postali di nuovo sistema.** — L'Amministrazione delle Poste francesi ha proposto a quella d'Italia di esperimentare un nuovo sistema di vaglia, cosidetto *à découvert*, promiscuamente con quello ora in corso e soltanto pei vaglia tratti in Francia per l'Italia.

Il vaglia del nuovo sistema, che nel Congresso postale tenutosi ultimamente a Parigi fu oggetto di discussione e venne approvato come tipo pel servizio internazionale, è stampato su cartoncino, e si compone di due distinte parti: del vaglia propriamente detto, e d'una cedoletta, la quale può essere distaccata e consegnata al destinatario, qualora la desideri, all'atto del pagamento. Il vaglia non viene consegnato al mittente, ma è invece spedito direttamente dall'Ufficio di origine a quello di destinazione, accluso entro busta conforme a quella che serve attualmente per l'invio degli avvisi, i quali ultimi pei nuovi vaglia non esistono.

La Direzione generale delle Poste italiane accettò la proposta, ed è stato stabilito che l'esperimento comincerà col 1° agosto p. v.

Parrebbe che potrebbesi esperimentare anche il servizio interno, con molto vantaggio dei particolari, ai quali si risparmierebbe il perditempo di fare la spedizione del vaglia.

**Gli stampati e le fotografie negli Stati Uniti.** — La Direzione delle poste avverte il pubblico che i libri, le pubblicazioni letterarie indistintamente e le fotografie, essendo soggetti a diritti doganali, non sono ammessi nel servizio postale degli Stati Uniti d'America.

Sono però eccettuate le pubblicazioni venute alla luce da oltre 20 anni, e tutte quelle altre il cui prezzo non supera un dollaro.

Riguardo alle fotografie (vedute, riproduzioni di oggetti d'arte o ritratti), non è ammessa che una quantità limitata e non eccedente la dozzina, semprecchè il prezzo della medesima non sia maggiore di un dollaro.

Finalmente, i giornali e le opere periodiche sono ricevute anche quando più copie dello stesso esemplare sono spedite ad un solo destinatario, semprecchè siano poste in pacchi aperti, e non eccedano il peso di un chilogramma.

**Il carbon fossile di Eraclea.** — Le miniere di carbon fossile di Eraclea, dice il *Times*, sono state scoperte verso l'anno 1841, ma nessun tentativo regolare e sistematico per l'estrazione del combustibile è stato fatto fino allo scoppio della guerra di Crimea. A quell'epoca, due ingegneri inglesi sono stati invitati dal Governo turco a dirigere le operazioni; ma, siccome essi non avevano a loro disposizione i fondi e la mano d'opera che sarebbero stati necessarii, i risultati non furono così soddisfacenti come si sperava, ma si ebbe la prova della ricchezza dei depositi carboniferi.

Non si conosce con esattezza l'estensione di questi depositi, perchè non fu fatto ancora nessun rilievo geometrico, in causa delle difficoltà che presenta il paese in gran parte coperto di foreste. Ma è stato constatato che gli strati hanno uno spessore di tre a diciotto piedi, ed hassi ragione di credere che essi siano molto estesi.

Le miniere sono proprietà del Governo turco, ma l'esercizio ne è stato lasciato all'industria privata. Esistono quindi dei diritti acquisiti, in causa dei quali sarebbe difficile di poter formare una Società capace di assumerne l'esercizio con un capitale sufficiente e secondo i principii della scienza moderna.

Pare che presentemente chiunque scopra uno strato di carbone possa ottenere il permesso di aprire una miniera, alla sola condizione di venderne tutti i prodotti al Governo ad un prezzo determinato, qualunque sia la qualità del carbone. Non si scavano pozzi, ma si segue lo strato nell'interno del monte; di solito non si giunge a grandi profondità, ma, dopo aver penetrato ad una piccola distanza, si aprono gallerie a dritta ed a manca. Il carbone, che si ottiene per tal modo, è raramente di prima qualità. Se l'esercizio di queste miniere fosse condotto con maggiore abilità, si otterrebbero carboni di poco inferiori e forse eguali a quelli d'Inghilterra.

Le miniere principali sono situate a Kuslu, Sungulu e Vielimli: tre piccole vallate dànno accesso alla costa, ed è quivi che il carbone viene portato da una distanza di un miglio a un miglio e mezzo per essere condotto per mare al deposito. In alcuni punti furono costruiti dei *tramways*, di una certa lunghezza; questi facilitano di molto le operazioni, ma generalmente il carbone viene trasportato in cesti a dorso di cavallo.

Eraclea è il centro di questa industria, che forma la principale occupazione dei suoi quattromila abitanti. Tutti gli uomini prendono parte al commercio del carbone, altri in qualità di minatori, altri in qualità di marinaj, che fanno il cabotaggio tra il deposito e le miniere. Con tutto ciò Eraclea ha l'aspetto deserto e cupo di tutte le città turche. La città è costruita sul versante di una collina isolata, che domina le rovine di un antico castello, già cittadella e residenza di capi feudali, il cui potere si estendeva nei paesi circonvicini.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sotto l'influsso di un'atmosfara piuttosto greve, non era sperabile che, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii fossero tenuti in considerazione e favoriti dalla speculazione. Le Azioni della Società delle Meridionali diedero prezzi incerti, ora di 346, ora 340, e finalmente di 339. Anche le Obbligazioni relative, meno curate del solito, da 257 si ridussero a 255; invariati i Boni a 571.

Le Sarde, della serie *A*, s'aggirarono sul 254 50 al 252 50; quelle della serie *B*, sul 251 50 al 249 50.

L'Alta Italia si tenne tra il 265 50 al 262 50. Le Pontebbane tra il 390 al 384.

Con pari svogliatezza, Parigi negoziò le Lombarde da 175 a 172; le Obbligazioni da 243 a 242. Le Vittorio Emanuele da 246 a 243.

Le Azioni delle Ferrovie Romane da 75 a 76; le Obbligazioni da 273 a 270.

## ESTRAZIONI

**Obbligazioni dello Stato.** — Oggi, 31 luglio, si procede in Roma, negli Ufficii del Debito pubblico, alle seguenti operazioni relative alle Obbligazioni dello Stato al portatore, create colla legge del 26 marzo 1849, cioè:

1° Abbruciamento delle Obbligazioni sortite nelle precedenti estrazioni e presentate al rimborso entro il corrente semestre.

2° Alla cinquantanovesima semestrale estrazione per le Obbligazioni da estinguersi in fine del corrente semestre, in via di rimborso, giusta la relativa tabella inserta nel Reale Decreto del 13 giugno 1849.

Le Obbligazioni da estrarsi sono in numero di 402, sul totale delle 6017 ancora vigenti.

Alle prime cinque Obbligazioni che saranno estratte, oltre il rimborso di L. 1000, corrispondente al capitale nominale, sono assegnati i seguenti premii:

Alla prima estratta L. 36,866 — alla seconda estratta lire 11,060 — alla terza estratta L. 7375 — alla quarta estratta 5900 — alla quinta estratta L. 1520.

## PAGAMENTI

**Strada ferrata di Pinerolo.** — Il Consiglio di amministrazione avendo fissato il dividendo semestrale in L. 9.50 ed in L. 8.75 quello annuale pei titoli di godimento 1878, li signori azionisti potranno riscuoterli, presentando i loro tagliandi *(coupons)* disposti per ordine numerico, ed accompagnati da borderò regolare, alla Ditta G. Malan e Comp. di Torino.

## Avvisi d'Asta

Il 6 agosto p. v. presso la Prefettura di Cosenza si terrà un secondo incanto, essendo andato deserto il primo, per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Brindisi di Montagna della lunghezza di m. 6618.62 per la presunta somma soggetta a ribasso d'asta di L. 101,000. Deposito provvisorio L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale.

— Il 7 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma avrà luogo l'incanto definitivo per l'appalto dei lavori di costruzione di un ponte in muratura sul torrente Treia e correzione degli adiacenti tratti della strada provinciale Flaminia sul prezzo ridotto dal primo incanto di L. 143,128.20. Deposito L. 1500. Stesse condizioni del primo incanto.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Udine si addiverrà all'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione delle difese frontali ed altre lungo l'arginatura a destra ed a sinistra del Tagliamento per la presunta somma in complesso di L. 24,977. Deposito interinale complessivo L. 2600; cauzione definitiva L. 11,500 in numerario o cartelle D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Sassari si terrà l'incanto ger l'appalto delle opere a restauro ed ampliamento della Caserma dei R. Carabinieri in Tempio per il prezzo di L. 47,999.50. Deposito L. 2500; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura della Provincia di Molise a Campobasso avrà luogo l'incanto definitivo, per l'appalto dei lavori di costruzione della strada obbligatoria dall'abitato di *Tufara* al confine del comune *Gambatesa*, della lunghezza di m. 3781.50 sul prezzo di L. 54,407.07. Deposito L. 1000; cauzione definitiva L. 2000.

— L'11 detto mese, a Reno, nell'Ufficio del Consorzio per la strada comunale obbligatoria da Recco per la Valle della Fontanalenona, avrà luogo l'incanto per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada consortile Recco-Fontanabuona di m. 3118.10 per la presunta somma di L. 94,823.81. Lavori da eseguirsi entro 15 mesi. Deposito L. 9000; cauzione definitiva L. 10,000 valuta legale.

— Il 13 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà l'asta per l'appalto di sbarre d'acciaio per canne di fucili mod. 1870 fucinate n. 12,000 a L. 4 e così sul prezzo di L. 48,000. Consegna entro 120 giorni. Deposito L. 4800 idem.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo alla Spezia si terrà l'incanto definitivo per la trasformazione di tonn. 897 e chil. 902 di ferro vecchio in tonn. 448 e chil. 951 di ferro nuovo per la complessiva somma di L. 67,388.41 in tre lotti distinti. Cnodizioni d'appalto visibili presso le Direzioni di Commissariato militare marittimo Napoli, Venezia e Spezia.

— Il 17 detto mese, presso lo Prefettura di Brescia avrà luogo l'incanto per l'appalto della costruzione di un ponte in ferro sul torrente Caffaro di confine tra l'Austria e l'Italia per il presunto prezzo di L. 51,454. Deposito L. 2500; cauzione definitiva L. 325 di rendita al portatore.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dall'*11 *al* 17 *giugno* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 403,098.18 | 278.77 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 430,235.61 | 297.53 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 27,137.43 | — 18.76 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 8,795,925.38 | 6,082.94 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 10,230,336.35 | 7,074.92 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,434,410.97 | — 991.98 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 134,164.33 | 116.97 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,094.— | 139,142.04 | 127.19 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 53.— | — 4,977.71 | — 10.22 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,143,54 | 3,292,399.33 | 2,879.13 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,079.51 | 3,176,213.01 | 2,942.27 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 64.03 | + 116,186.32 | — 63.14 |

## Strade Ferrate Romane

19ª Settimana — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 512,355.50 | 16,122.57 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 555,180.32 | 17,587.26 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 42,824.82 | 1,464.69 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 maggio 1878 . | 1,648 | 9,862,436.96 | 16,423.57 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 9,672,664.00 | 16,127.12 |
| Aumento . . . . . . . | — | 189,772.96 | 296.45 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 marzo 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 5717 | 6,937.30 | 20725 | 32,987.70 | 39,925.00 |
| Bagagli e cani. | 139 | 115.76 | 538 | 645.74 | 761.50 |
| Merci a G.V. .. | 732 | 590.41 | 2065 | 3,962.13 | 4,552.54 |
| Merci a P.V. .. | 756 | 4,978.27 | 1158 | 7,741.53 | 12,719.80 |
| Introiti diversi. | » | 539.92 | » | 410.30 | 950.22 |
| Totale L. | 7344 | 13,161.66 | 24486 | 45,747.40 | 58,909.06 |

# ANNUNZI



## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

## *per la Regia Cointeressata dei Tabacchi*

Al seguito di accordi presi col R. Governo, ed in pendenza dell'approvazione ministeriale dei bilanci per l'esercizio 1877, si prevengono i signori azionisti che cominciando dal giorno 5 agosto prossimo si pagheranno L. 30 (lire trenta) per ogni azione liberata di L. 350 a titolo di dividendo stabilito per l'esercizio suddetto nell'assemblea generale ordinaria del 29 aprile p. p. contro il ritiro della cedola n. 20.

I pagamenti saranno eseguiti:

A **Roma,** presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
» **Firenze,** id. id. id.
» **Torino,** id. id. id.
» **Genova,** presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
» **Milano,** id. id. id.
» **Venezia,** id. id. id.
» **Napoli,** id. id. id.
» **Palermo,** id. id. id.
» **Livorno,** id. id. id.
» **Parigi,** presso i signori A. J. Stern e C.
» **Londra,** presso i signori Stern Brothers.
» **Berlino,** presso i signori R. Warschauer e C.
» **Ginevra,** presso i signori Bonna e C.
» **Francoforte S|M.,** presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 29 luglio 1878.

# STRADE FERRATE ROMANE

## Avviso per la fornitura d'Olio d'Oliva.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chil. 80,000 di Olio d'Oliva per il magazzino di ROMA, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 6 agosto p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.**

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario Straordinario Governativo.

Firenze, 20 luglio 1878.

**LA DIREZIONE GENERALE.**

---

# STRADE FERRATE ROMANE

## Avviso per fornitura di legna da ardere.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'acquisto di metri cubi sei mila legna da ardere di Leccio, Quercia e Cerro per uso delle Locomotive, apre una gara a schede segrete fra coloro che intendessero concorrere a questa fornitura.

Il Capitolato contenente tutte le condizioni che devono regolare questo accollo trovasi visibile alla Direzione Generale in Firenze, Piazza Vecchia S. Maria Novella, N. 7, e nelle principali Stazioni della 1ª e 2ª Sezione di queste Ferrovie.

Le offerte, ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 6 agosto p. v.

Sulla busta contenente l'offerta, dovrà esservi l'indicazione esterna:

**Offerta legna da ardere.**

Saranno ritenute per nulle quelle offerte che conterranno condizioni diverse da quelle descritte nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa sociale un deposito di L. 100.

La concessione definitiva di questa fornitura sarà subordinata alla sanzione governativa.

L'Amministrazione però intende rimanere perfettamente libera nella scelta delle offerte e si riserva il diritto di non accettarne alcuna qualora non le riconosca di sua convenienza.

Firenze, 20 luglio 1878.

**La Direzione generale.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data del 16 corr. si fa noto al pubblico che nel giorno di sabbato 3 agosto pros. alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato avrà luogo il secondo incanto per l'appalto per anni sei del tronco della strada provinciale da Susa ad Oulx, compreso fra l'uscita della città di Susa e la strada d'accesso alla Stazione ferroviaria d'Oulx.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 14,601, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 10 agosto prossimo.

In mancanza assoluta di obblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione provinciale.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1878 e sarà ultimato al 30 giugno 1884, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1460, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 7300 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 25 luglio 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

---

# FERROVIA D'IVREA

## ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI

### Avviso di seconda convocazione.

L'Assemblea generale degli Azionisti, convocata come da precedente avviso, non avendo potuto aver luogo per mancanza del numero legale di Azionisti, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato che la seconda convocazione collo stesso Ordine del giorno, avesse luogo venerdì 9 agosto, alle ore 9 antimeridiane, alla sede della Società, via Bogino, 25.

L'ordine del giorno è il seguente:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione. — 2. Relazione del Comitato di revisione dei conti. — 3. Elezione di due membri del Consiglio d'Amministrazione in surrogazione di quelli cessanti d'ufficio, per scadenza ordinaria. — 4. Elezione di cinque membri del Comitato di revisione dei conti. — 5. Estrazione a sorte di trentasei numeri corrispondenti alle trentasei Azioni da ammortizzare, a partire dal 1° gennaio 1879.

Per intervenire alla riunione, i signori Azionisti devono depositare, presso l'ufficio della Società, le Azioni da essi possedute, almeno tre giorni prima di quello fissato per l'Assemblea genenerale.

Torino, 25 luglio 1878.

**L'Amministrazione.**

## UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

## Italiani ed Esteri

*Abbonamenti ed Annunzi* per tutti i giornali.

**Torino, via Finanze, 13.**

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc.

Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici,** coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, ai commercianti, agli imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

# GENOVA

## Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 7 Agosto 1878 N.° 32.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 27 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea.
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Strade Ferrate Romane. Relazione del Consiglio d' amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 27 *giugno* 1878 (Contin.) — *La pompa-iniettore Chiazzari ed il ministro Baccarini — Ferrovia del Gottardo. Sesto Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 (Cont.) — *Il Congresso internazionale dei mezzi di trasporto — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 27 *giugno* 1878.

*(Continuazione — V. N. 31)*

### Esercizio.

I. — LUNGHEZZA DELLE LINEE, MATERIALE MOBILE E PERCORRENZA DEI TRENI.

*Lunghezza delle linee in esercizio.* — Nessun nuovo tratto di ferrovia essendo stato aperto nel corso dell'anno 1877, le cifre rappresentanti la lunghezza delle linee componenti la rete sociale rimasero le medesime dell'anno precedente, cioè:

Chilom. 1276 per la rete Italiana
» 317 per la rete Romana

Totale Chilom. 1593

Lo stesso dicasi delle linee estranee alla rete sociale, esercitate nel 1877, le quali misuravano al 31 dicembre di quell'anno le stesse lunghezze dell'anno 1876, cioè:

Chilom. 9 per la linea Falconara-Ancona (1)
» 15 id. Pisa-Colle Salvetti (2)
» 29 id. Terontola-Chiusi (3)

Totale Chilom. 53

La lunghezza complessiva di tutte le linee esercitate dalla Società è stata dunque di chilom. 1646.

*Materiale mobile.* — La Società possedeva, al 31 dicembre 1877, N. 255 locomotive, delle quali soltanto 247 in servizio.

Nel corso del detto anno, entrarono in servizio N. 19 locomotive nuove, 15 delle quali trovavansi in costruzione al 31 dicembre del 1876, come abbiamo esposto nella Relazione sull'esercizio precedente; siccome però, durante l'anno 1877, furono vendute 4 macchine fuori d'uso, così il numero delle locomotive aumentò effettivamente di sole 15. Il valore di questa parte del materiale mobile trovasi accresciuto nel bilancio del 1877 per L. 1,122,422.99.

Il numero dei veicoli in servizio al 31 dicembre 1877 ascendeva a 4410, rappresentanti un valore di L. 18,803,597.37. Nel 1876, i veicoli erano 4253 pel valore di L. 18,049,308.64; per cui si ebbe nel 1877 un aumento di 157 pezzi e di L. 754,288.73 nel valore di questa parte del materiale mobile.

*Percorrenza dei treni e dei veicoli.* — Da un prospetto allegato si rilevano i dati statistici relativi alla percorrenza dei treni e dei veicoli durante l'anno 1877.

I nostri treni hanno percorso sulla rete sociale, nell'anno 1877, chilom. 5,851,381 pel servizio del pubblico, e chilom. 302,602 pei treni materiali, ciò che forma una percorrenza totale di chilom. 6,153,983.

La cifra di chilom. 5,851,381, rappresentante la percorrenza effettuata pel pubblico servizio, che deve servire di base al calcolo delle medie degli introiti e delle spese, si decompone come appresso:

Chilometri 3,363,504 per treni diretti ed omnibus
» 2,465,016 per treni misti e merci
» 22,861 per treni materiali per conto dei terzi.

Riunendo al percorso sulla rete sociale quello dei treni effettuati sulle tre linee Falconara-Ancona, Terontola-Chiusi e Pisa-Colle Salvetti, la percorrenza complessiva dei treni ha raggiunto nel 1877 la cifra di chilom. 6,364,926, superando così di chilom. 256,427 quella del 1876.

Dal medesimo quadro si rileva che nel 1877 le carrozze ebbero sulla rete sociale la percorrenza di chil. 29,761,900, i carri carichi di chilom. 38,350,929, i carri da merce vuoti 12,400,140, ed i carri diversi chilom. 6,904,554.

Confrontando questi dati con quelli dell'anno precedente, si scorge che nel 1877 si ebbe un aumento di percorrenza di chilom. 1,032,787 nelle carrozze.
id. 599,866 nei carri da merci vuoti
id. 419,452 nei carri diversi, mentre invece si verificò una diminuzione di chilom. 122,249 nel percorso dei carri di merce carichi.

Chiudiamo questo breve esame del percorso dei veicoli col seguente confronto tra la percorrenza dei due anni 1877 e 1876, complessivamente su tutte le linee esercitate:

(1) Esercitata in comune colla Società delle Ferrovie Meridionali.
(2) Esercitata per conto della Provincia di Pisa.
(3) id. id. id. dell'Umbria.

| | | 1877 | 1876 |
|---|---|---|---|
| Carrozze . . . . . . . . | chilom. | 30,769,164 | 29,785,290 |
| Carri merci (carichi) . . . | » | 39,412,161 | 39,528,904 |
| Id. (vuoti) . . . | » | 12,675,219 | 12,205,672 |
| Carri diversi . . . . . | » | 7,146,998 | 6,726,601 |
| Totale chilom. | | 90,003,542 | 88,246,467 |

La percorrenza media delle vetture fu nel 1877 di chilometri 36,894, e quella dei carri di chilom. 17,199; mentre nell'anno precedente le vetture percorsero in media chilom. 35,713, e i carri chilom. 16,974.

*Percorrenza delle macchine.* — Due prospetti allegati indicano, l'uno il servizio prestato dalle locomotive distintamente per linea, e l'altro il loro servizio per categoria.

Dall'esame di questi prospetti si rileva, che il percorso totale delle locomotive sulle linee sociali fu nel 1877 (compreso il servizio complementare e quello dei treni materiali) di chilom. 8,453,969, e cioè di chilom. 338,127 in più del 1876.

Tenendo poi conto anche del servizio che le nostre locomotive hanno prestato sulle linee di Terontola-Chiusi, Pisa-Colle Salvetti e Falconara-Ancona, il numero dei chilometri percorsi è salito nel 1877 a chilom. 8,713,088, e quindi ha superato di chilom. 333,342 quello dell'anno 1876.

Dividendo il numero dei chilometri percorsi per il numero delle locomotive in servizio, noi abbiamo la cifra di chilom. 35,275, che rappresenta la percorrenza media di una macchina. Quindi dal confronto fra i resultati dei due anni 1776 e 1877 si scorge che il percorso medio delle locomotive è stato nel 1877 inferiore di chilom. 690 a quello del 1876.

La percorrenza media delle locomotive riducesi a chilom. 28,233, se non si tiene conto dei chilom. 1,739,465 riguardanti il servizio di riserva e delle manovre.

II. — Movimento e prodotto sulla rete sociale.

*Prodotti lordi del traffico.* — I prodotti lordi del traffico delle linee sociali nel 1877 (deduzione fatta delle tasse erariali) resultano, nel loro ammontare complessivo, e colle rispettive medie per chilometro lineare e per chilometro-treno, dal prospetto che segue:

| | Ammontare totale dei prodotti | Media chilometrica lineare | Media del chilometro-treno |
|---|---|---|---|
| Per la rete Italiana . . | 19,580,595.63 | 15,345.29 | 4.28 |
| Per la rete Romana . . | 6,921,809.79 | 21,835.36 | 5.42 |
| Per le reti riunite . . . | 26,502,405.42 | 16,636.79 | 4 53 |

Nell'anno 1876, i prodotti lordi del traffico ammontavano per le reti riunite a L. 26,657,584.72, ossia a L. 16,734.20 per chilometro lineare ed a L. 4.71 per chilometro-treno.

Resulta quindi una complessiva differenza in meno nel 1877 di L. 155,179.30, corrispondente ad una diminuzione di L. 97.41 nel prodotto chilometrico lineare e di L. 0.18 nel prodotto del chilometro-treno.

*Confronto dei varii prodotti del traffico.* — Il quadro seguente contiene i prodotti lordi provenienti da ciascun ramo di trasporti, colle rispettive differenze in più ed in meno in confronto dell'anno precedente:

| | Rete sociale 1877 | Rete sociale 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . L. | 14,340,785.11 | 14,282,322.21 | 58,462.87 | » |
| Bagagli e cani . . . » | 724,013.81 | 724,044.29 | » | 3,000.48 |
| G. V. Merci . . . . . » | 2,167,924.83 | 2,381,233.40 | » | 213,308.57 |
| G. V. Veicoli, bestiami e feretri . . . » | 423,969.29 | 254,617.51 | 169,351.78 | » |
| P. V. Merci . . . . . » | 8,616,756.52 | 8,850,857.94 | » | 234,101.42 |
| P. V. Veicoli, bestiami e feretri . . . » | 113,912.71 | 48,510.51 | 65,402.20 | » |
| Introiti diversi . . . » | 118,013.15 | 115,998.83 | 2,014.32 | » |
| Totali L. | 26,502,405.42 | 26,657,584.72 | 295,231.17 | 450,410.47 |
| Detraendo dalla diminuzione l'aumento di . . . L. | | | . . . . | 295,231.17 |
| Resta una diminuzione effettiva di . . . . . L. | | | . . . . | 155,179.30 |

Dall'esame di questo prospetto si rileva come la complessiva diminuzione d'introito, nell'anno 1877, si debba principalmente imputare ai trasporti delle merci, sì a grande come a piccola velocità, ed in minima parte ai bagagli e cani.

Negli altri rami di trasporto, si è invece verificato un aumento di prodotto; ma non bastando questo a compensare la diminuzione suddetta, resta una differenza in meno di L. 155,179.30 in confronto dell'anno 1876.

*Movimento e prodotto dei viaggiatori.* — Nel 1877 furono trasportati N. 3,734,404 viaggiatori.

Le diverse categorie in cui si divide questo movimento risultano dal seguente quadro, in cui sono eziandio notate le differenze in più ed in meno fra i due anni 1876 e 1877:

| | 1877 | 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| *Viaggiatori a prezzo intero e con biglietto di andata e ritorno.* | | | | |
| 1ª Classe (a) . . . . N. | 148,026 | 176,587 | » | 28,561 |
| 2ª Id. . . . . » | 571,554 | 620,537 | » | 48,983 |
| 3ª Id. . . . . » | 1,899,970 | 2,164,171 | » | 264,201 |
| *A prezzo ridotto* | | | | |
| 1ª Classe . . . . . . N. | 43,756 | 24,055 | 19,701 | » |
| 2ª Id. . . . . . . » | 204,668 | 125,300 | 79,368 | » |
| 3ª Id. . . . . . . » | 488,386 | 342,507 | 145,879 | » |
| *Militari ed altri per conto dello Stato* | | | | |
| 1ª Classe . . . . . . N. | 37,619 | 17,077 | 20,542 | » |
| 2ª Id. . . . . . . » | 36,363 | 37,610 | » | 1,247 |
| 3ª Id. . . . . . . » | 304,062 | 244,914 | 59,148 | » |
| | 3,734,404 | 3,752,758 | 324,638 | 342,992 |
| Detraendo dalla diminuzione l'aumento di . . . . . | | | | 324,638 |
| Resta una diminuzione effettiva di . . . . . . . . . | | | | 18,354 |

(a) Compresi i Senatori e Deputati.

Il numero dei viaggiatori trasportati nel 1877 fu dunque minore di 18,354 di quelli trasportati nel 1876.

Esaminando il suballegato *C* del Bilancio, si scorge che il prodotto di questo ramo di esercizio fu nel 1877 in aumento su tutte le linee componenti la rete sociale, eccetto quelle Firenze-Livorno, Firenze-Foligno e da Roma all'Adriatico, sulle quali il prodotto stesso è diminuito.

Complessivamente il prodotto viaggiatori presenta nel 1877 un aumento di L. 58,462.87, e tale aumento corrisponde a quello di L. 36.70 sulla media chilometrica delle due annate, che fu di L. 8965.68 nel 1876 e di L. 9002.38 nel 1877.

Nel prodotto dei viaggiatori si riscontra un aumento nell'anno 1877, quantunque siasi venduto un minor numero di biglietti a prezzo di tariffa ordinaria, mentre invece è cresciuto il numero dei biglietti a prezzo ridotto.

Questo fatto trova la sua spiegazione nella maggiore percorrenza dei viaggiatori, la quale fu nel 1876 di chilom. 292,943,925 e nel 1877 di chilom. 295,444,589, con una differenza in più di chilom. 2,500,664 nel 1877. Infatti, il percorso medio di un viaggiatore viene ad essere di chilom. 78.06 nel 1876 e di chilom. 79.11 nel 1877; e siccome il prodotto medio di un viaggiatore per chilom. percorso fu in ambedue le annate di circa L. 0.049, ne consegue che l'aumento di prodotto, tanto nella media di un viaggiatore, quanto nel totale, devesi soltanto alla maggiore percorrenza effettuata da questo ramo di trasporti.

*Movimento e prodotto dei bagagli e cani.* — Dal quadro seguente si rileva il movimento dei bagagli e cani verificatosi nel 1877 e le relative differenze con quello del 1876.

| | 1877 | 1876 | in più nel 1876 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Bagagli — Peso reale in chilog. | 10,232,600 | 9,859,800 | 872,800 | » |
| Cani — Numero | 19,617 | 15,433 | 4,184 | » |

Il prodotto medio chilometrico lineare pei bagagli e cani fu nel 1877 di L. 452.63, con una diminuzione di L. 1.89 su quello del 1876. Il prodotto per chilometro-treno presenta la differenza di pochi millesimi in confronto di quello dell'anno precedente, che fu di L. 0.12.

In questo ramo di trasporti si nota una diminuzione di prodotto, sebbene nel 1877 siano stati trasportati chilogrammi 872,800 di bagagli, e N. 4,184 cani in più dell'anno precedente.

Questa diminuzione di prodotto deriva principalmente dalla minore percorrenza media dei bagagli, la quale è stata nel 1877 di chilometri 168 per quintale, e nel 1876 di chilometri 215 circa.

*Movimento e prodotto delle merci a G. V.* — Nel seguente prospetto trovasi riassunto, secondo i varii titoli d'introito, il movimento delle merci a grande velocità avutosi nel 1877:

| | 1877 | 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1876 |
|---|---|---|---|---|
| Oggetti di Finanza — Valore dichiarato od assicurato | 150,951,759 | 140,422,027 | 10,517,732 | » |
| Oggetti di Finanza — Peso reale in chilog. | 365,622 | 163,407 | 102,215 | » |
| Bozzoli-Peso reale in chilog. | 128,600 | 301,813 | » | 173,213 |
| Derrate alimentari id. | 34,717,300 | 21,315,900 | 13,501,400 | » |
| Messaggerie id. | 21,098,678 | 23,032,380 | » | 1,933,702 |
| Chil. | 56,310,200 | 44,713,500 | 13,703,615 | 2,106,915 |
| Detraendo dall'aumento la diminuzione di | | | 2,106,915 | |
| Resta l'aumento effettivo di | | | 11,596,700 | |

L'aumento verificatosi nel 1877 in questo ramo di trasporti devesi alla maggiore quantità di oggetti preziosi e di derrate alimentari trasportate nel detto anno, mentre invece notasi una diminuzione nel trasporto dei bozzoli e delle messaggerie.

I trasporti delle merci a grande velocità hanno dato, nel 1877, un prodotto di L. 2,167,924.83, inferiore per lire 213,308.57 a quello ottenutosi nel 1876. Tale diminuzione equivale a quella di L. 133.90 nel prodotto medio chilometrico lineare, il quale fu di L. 1,494.81 nel 1876 e di L. 1,360.91 nel 1877.

Il percorso totale di questi trasporti, essendo stato di chilom. 110,253,686, corrisponde a chilom. 196 per quintale: cifra questa minore di 18 chilometri del percorso medio di ciascun quintale di merce dell'anno precedente, che fu di chilom. 214.

Tale diminuzione nel percorso medio influisce sulla diminuzione di introito in questi trasporti, verificatasi ad onta della maggiore quantità delle merci trasportate.

*Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a G. V.* — Il movimento dei veicoli, bestiami e feretri a G. V., trasportati sulle linee sociali nel corso dell'anno 1877, resulta dal seguente quadro:

| | 1877 | 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Vetture a due ruote . . . N. | 80 | 109 | » | 29 |
| Vetture a quattro ruote . . . » | 160 | 180 | » | 20 |
| Feretri . . . » | 75 | 56 | 19 | » |
| Cavalli in vagone-scuderia . . . » | 1,576 | 753 | 823 | » |
| Bestiame — Quantità tassate per capo | 39,379 | 26,952 | 12,427 | » |
| Bestiame — Quantità tassate per vagone completo | 106,179 | 36,071 | 70,108 | » |

Il prodotto di questa parte di trasporti a G. V., che fu nel 1876 di L. 254,617.51, è salito nel 1877 a L. 423,969.29, d'onde un aumento di L. 169,351.78, corrispondente a lire 106.31 per chilometro lineare.

*Riassunto dei prodotti dei trasporti a G. V.* — Se ora si riassumono tutti gli introiti relativi ai trasporti a grande velocità effettuati nel 1877, abbiamo un introito totale di L. 17,653,723.04, il quale supera di L. 11,505.60 quello ottenutosi nell'anno precedente.

Tale aumento, ragguagliato alla lunghezza effettiva della rete sociale, corrisponde a L. 7.22 per chilometro.

*Movimento e prodotto delle merci a P. V.* — Nel quadro seguente è indicato il peso in tonnellate delle diverse merci a P. V. trasportate nel 1877 e il corrispondente movimento del 1876:

| | 1877 | 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Bevande o spiriti . . . Tonn. | 40,168 | 33,380 | 6,788 | » |
| Bitume e pece . . . » | 7,190 | 3,483 | 3,707 | » |
| Cereali . . . » | 213,114 | 155,762 | 57,352 | » |
| Colori e materie coloranti . » | 4,258 | 25,135 | » | 20,877 |
| Combustibili — Carboni fossili, ecc. . . » | 177,935 | 130,508 | 47,427 | » |
| Combustibili — Legna da ardere » | 57,094 | 106,900 | » | 49,806 |
| Concimi . . . » | 13,554 | 10,102 | 3,452 | » |
| Derrate — alimentari . . . » | 15,570 | 22,500 | » | 6,930 |
| Derrate — coloniali . . . » | 9,221 | 11,129 | » | 1,908 |
| Filati e tessuti . . . » | 13,134 | 11,888 | 1,246 | » |
| Materiale da costruzione — Legnami . . » | 96,494 | 99,582 | » | 3,088 |
| Materiale da costruzione — Marmi, graniti, ecc. . . » | 103,159 | 98,335 | 4,824 | » |
| Materie tessili greggie . . » | 10,021 | 9,716 | 305 | » |
| Metalli — greggi . . . | 27,370 | 17,740 | 9,630 | » |
| Metalli — lavorati . . . » | 8,529 | 8,073 | 456 | » |
| Minerali e prodotti minerali » | 22,589 | 23,350 | » | 761 |
| Prodotti animali. . . » | 2,403 | 6,277 | » | 3,874 |
| Prodotti chimico-industriali » | 6,167 | 6,802 | » | 635 |
| Prodotti e materie grasse . » | 18,618 | 12,800 | 5,818 | » |
| Prodotti vegetali . . . » | 36,429 | 14,565 | 21,864 | » |
| Stampati e carta . . . » | 12,091 | 10,841 | 1,250 | » |
| Stoviglie, vetrerie e terre cotte » | 6,478 | 8,807 | » | 329 |
| Stracci ed avanzi . . . » | 24,471 | 23,935 | 536 | » |
| Merci diverse . . . » | 31,252 | 27,335 | 3,917 | » |
| Trasporti per conto del Governo — Sale . . . » | 30,946 | 15,559 | 15,387 | » |
| Trasporti per conto del Governo — Tabacco . . . » | 11,465 | 6,985 | 4.480 | » |
| Trasporti per conto del Governo — Diversi . . . » | 979 | 1,278 | » | 299 |
| Trasporti per conto del Governo — con richiesta . » | 3,112 | 2,700 | 412 | » |
| Trasporti per conto del Governo — con riscontro . » | 6,204 | 4,517 | 1,687 | » |
| Trasporti per conto della Società . . . » | 41,626 | 51,153 | » | 9,527 |
| Tonn. | 1,053,641 | 961,137 | 190,538 | 98,034 |
| Detraendo dall'aumento la diminuzione di Tonn. | | | 98,034 | |
| Resta un aumento effettivo di Tonn. | | | 92,504 | |

Nel 1877 furono dunque trasportate 92,504 tonnellate di merci a piccola velocità, in più dell'anno precedente.

Detraendo però dalle cifre delle due annate i trasporti eseguiti per conto della Società, il movimento delle merci a piccola velocità trasportate per il pubblico servizio resulta di tonnellate 1,012,015 nel 1877 e di tonnellate 909,984 nel 1876, d'onde un aumento nel 1877 di tonnellate 102,031.

Anche in questo importantissimo ramo di trasporti si riscontra una diminuzione d'introito, ad onta della maggiore quantità di merce trasportata. Infatti, il prodotto totale delle merci a piccola velocità ammonta, nel 1877, a L. 8,616,756.52, mentre nel 1876 fu di L. 8,850,857.94, cioè maggiore di L. 234,101.42.

Il prodotto medio chilometrico lineare ascese, respettivamente nei due anni sovraindicati, a L. 5409.13 ed a lire 5556.09, d'onde una diminuzione di L. 146.96 nel 1877.

Tale diminuzione d'introito dipende dallo spostamento, che nell'anno 1877 si è verificato nelle diverse classi delle merci, non che dal minore percorso medio delle medesime, il quale nel 1876 è stato di chilom. 140 e nel 1877 di chilometri 126 per tonnellata di merce.

La minore percorrenza verificatasi nel 1877 dipende in gran parte dal fatto, che nel 1876 le merci a piccola velocità cominciarono a transitare sulla linea Terentola-Chiusi soltanto il 1° di agosto, di modo che per sette mesi le merci dirette a Roma ed oltre per la linea Aretina ebbero a percorrere una via più lunga, mentre nel 1877 le merci stesse hanno percorso la via più breve di Terentola-Chiusi, durante tutto l'anno.

*Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a P. V.* — Nel 1877 si ebbe nei trasporti dei veicoli bestiami e feretri a P. V. il movimento che resulta dal seguente quadro, in cui figura pure quello corrispondente del 1876:

| | 1877 | 1876 | in più nel 1877 | in meno nel 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Carrozze e carri a 2 e 4 ruote . . N. | 1,253 | 515 | 738 | » |
| Veicoli per ferrovie . . . . . . . » | 168 | 62 | 106 | » |
| Locomotive . . . . . . . . . . » | 7 | 12 | » | 5 |
| Bestiame — Cavalli in vagone-scuderia » | 42 | 155 | » | 113 |
| Bestiame — Quantità tassate per capo . » | 4,158 | 7,082 | » | 2,924 |
| Bestiame — Id. per vagone completo » | 49,335 | 26,069 | 23,266 | » |

I suddetti trasporti hanno dato nel 1877 un introito di L. 113,912.71, cioè superiore di L. 65,402.20 sul relativo prodotto del 1876, il quale ammontava a L. 48,510.51.

Le relative medie chilometriche lineari di tali prodotti resultano di L. 71,51 nel 1877 e di L. 30,45 nel 1876; dunque l'aumento ottenutosi nel 1877 corrisponde a L. 41,06 per chilometro lineare.

*Riassunto dei prodotti dei trasporti a P. V.* — Riassumendo ora i prodotti dei diversi trasporti a piccola velocità effettuati nel 1877, avremo la somma di L. 8,730,669.23, la quale è inferiore per L. 168,699.22 all'introito ottenutosi nel 1876 dai trasporti suddetti.

Le rispettive medie chilometriche di questi prodotti essendo state di L. 5,586.54 nel 1876 e di L. 5,480.64 nel 1877, risulta una diminuzione di L. 105.90 al chilometro in quest'ultimo anno.

*Introiti diversi.* — Gli introiti diversi ammontarono, nell'anno 1877, a L. 118,013.15, la qual somma supera di lire 2,014.32 quella del precedente anno.

Il prodotto medio chilometrico fu nel 1877 di L. 74.09, con un aumento cioè di L. 1.27 su quello del 1876.

*Differenza fra i prodotti del traffico dei due anni* 1877 *e* 1876. — Riassumendo le diverse differenze che si riscontrano nel confronto dei varii prodotti del traffico dell'anno 1877 con quelli del 1876, resulta una complessiva diminuzione d'introito di L. 155,179.30. E questa diminuzione, ragguagliata alla lunghezza chilometrica della rete sociale, corrisponde a L. 97.41 per chilometro.

*Prodotti fuori traffico.* — Negli introiti, di cui abbiamo fatto il confronto delle due annate, non abbiamo tenuto conto dei prodotti fuori traffico, i quali, come è noto, formano un titolo a parte nel Bilancio. Essi ammontarono nel 1877, per le reti riunite, a L. 305,781.69, con una diminuzione di L. 23,332.34 in confronto a quelli del 1876, che furono di L. 329,114.03.

Il suballegato H del Bilancio contiene il dettaglio dei detti prodotti nel 1877.

*(Continua)*

## LA POMPA-INIETTORE CHIAZZARI

### ed il ministro Baccarini

Nel nostro numero precedente abbiamo annunciato come il comm. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, siasi recato a visitare le grandi Officine delle Ferrovie dell'Alta Italia di Torino a Porta Nuova, e come abbia dimostrato il più vivo interesse per tutto ciò che le riguarda.

Su tale proposito non possiamo ora tacere una particolarità, che, mentre fa onore ad uno dei più distinti nostri ingegneri, dimostra pure quale spirito di equità e di progresso informi l'animo del ministro Baccarini.

Il sig. ing. Orazio Chiazzari, capo-divisione del Materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ha rivolto da molti anni il suo non comune ingegno e la sua rara pertinacia di carattere alla ricerca di una più razionale ed economica alimentazione delle caldaie a vapore.

Quale risultato de' suoi studii, or sono circa tre anni, egli proponeva un apparecchio speciale, detto *pompa-iniettore*, mediante il quale si riesce ad alimentare automaticamente le caldaie con acqua resa bollente a spese del vapore, prima sciupato. Questa pompa veniva illustrata dall'inventore con una completa e bellissima Memoria, che ottenne il plauso di tutte le persone intelligenti, e di cui non mancammo a suo tempo di far cenno nel nostro giornale.

Dietro ciò, la pompa Chiazzari fu applicata, in via di esperimento, sopra una locomotiva e su una macchina fissa della rete dell'Alta Italia. I risultati delle prove furono soddisfacentissimi, e constatati da relazioni ufficiali; e non si mancò di proporre l'applicazione della detta pompa in più vasta scala, per aver poi ragione di adottarla francamente su tutte le macchine e ricavarne così un beneficio di qualche milione all'anno pel solo risparmio del combustibile. Difficoltà amministrative, dovute alla provvisorietà dell'antica gestione, impedirono però di utilizzare finora l'importantissimo trovato.

Ma, intanto, nuove applicazioni se ne facevano su locomotive delle ferrovie Romane e Meridionali, su quelle dell'Est e del Nord francesi, ecc., e da per tutto si ottennero eccellenti risultati, comprovati da relazioni favorevolissime, fra le quali ci piace accennare quella dell'egregio nostro amico e colloboratore O. Moreno, ing. in capo del Materiale e trazione delle Strade ferrate Meridionali.

Il Moreno, in un lungo e pregevolissimo rapporto, dopo aver constatata un'economia di combustibile del 20 p. 0[0] all'incirca, conclude col dire che: *tale innovazione vincerà sicuramente l'opposizione che ogni novità suole suscitare.*

Nello stesso tempo si applicavano più di 50 pompe su varie macchine fisse, sia in Italia che all'estero; e, cosa che più di tutto fa prova del valore intrinseco del nuovo apparecchio, due Case rinomatissime, la ditta Cail di Parigi e quella Henschel di Cassel, ne acquistavano la privativa per quasi tutta l'Europa.

Aggiungeremo finalmente che alla *pompa-iniettore* del sig. Chiazzari venne assegnata la medaglia d'oro nell'attuale Esposizione mondiale di Parigi.

Or bene, l'on. ministro Baccarini, informato di tutto ciò, non ha mancato, nella sua visita alle suddette Officine, di esaminare la pompa, che vi funziona da due anni, e di chiederne all'ing. Chiazzari tutte le spiegazioni occorrenti. In seguito di ciò, esternava al sig. cav. Frescot, ing.-capo del servizio del Materiale, tutto l'interesse che egli prendeva nell'argomento, manifestando replicatamente l'intenzione di voler troncare tutte le difficoltà che finora si opposero all'adozione di un sistema, che tutto porta a credere finirà per essere accettato universalmente, con beneficii economici rilevantissimi, specialmente per quei paesi dove il combustibile costa sì caro, come in Italia.

Di tutto quanto precede noi porgiamo le nostre più sincere congratulazioni al sig. Chiazzari, lietissimi che egli riceva finalmente quel degno compenso, che i suoi importantissimi lavori gli hanno così ben meritato; e nello stesso tempo ci conforta il pensiero che, sotto l'intelligente ed operosa amministrazione del comm. Baccarini,

non mancheranno gli aiuti e gli appoggi a tutto quanto si presenterà di realmente utile e buono.

## FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878.

*(Continuazione — V. N° 31)*

V. — *Costruzione della linea.*

L'*organizzazione del servizio tecnico* subì, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, alcune modificazioni essenziali; ed in seguito a ciò, la *pianta del personale della Direzione tecnica* venne ridotta al minimo.

Dopochè, durante il secondo semestre, gli studii sul terreno e negli Ufficii furono abbastanza inoltrati, e che i piani e gli altri materiali necessarii alla fissazione del progetto dettagliato si trovavano portati al punto da potersi immediatamente preparare i voluti esemplari per sottoporli alle Autorità e per procedere alla costruzione, si dovettero sciogliere le Sezioni stabilite per le linee non ancora intraprese, stante l'impossibilità di metter mano ai lavori nel corso dell'esercizio. Oltre il personale fisso incaricato della sorveglianza dei lavori alle due testate del gran tunnel del Gottardo, non vennero conservati se non i quadri per una Sezione da ciascuna parte delle Alpi, comprendente ognuna un ingegnere capo-sezione e due assistenti tecnici. Contemporaneamente il personale dell'Ufficio tecnico centrale a Zurigo, nonchè quello dell'Ufficio degli architetti di Lucerna e della Sezione geologica di Airolo, fu ridotto al numero necessario per gli affari correnti. Il personale tecnico, che alla fine del 1876 contava 159 individui, diminuì quindi a 48 sino alla fine del maggio 1877, in modo che, allo spirare del secondo trimestre, non trovavansi più al servizio della Società, oltre all'Ingegnere in capo, il suo sostituto e l'Ispettore dei tunnels, che 46 fra ingegneri, architetti, geometri, geologi, aspiranti, sorveglianti di lavori, disegnatori ed impiegati d'Ufficio. Insieme con questo personale fisso, la Società occupò degli impiegati subalterni, il cui numero variò da 4 a 10, secondo i bisogni, e che non sono compresi fra i 159 soprammenzionati. Allorquando, verso la fine dell'esercizio, eravi la prospettiva di poter mettere all'asta i lavori delle linee del Gottardo entro l'estate del 1878, il personale venne di nuovo temporariamente aumentato nel dicembre 1877, allo scopo di far preparare i piani necessarii alla detta asta.

Passando ai *lavori tecnici preliminari*, tratteremo anzitutto della fissazione dei *piani di costruzione*.

Nell'ultimo nostro rapporto vi abbiamo accennato ai principii stabiliti nel 1876 dagli esperti federali, e le modificazioni ch'essi avevano proposto d'introdurre nel progetto dettagliato, compilato dalla nostra Direzione tecnica; e vi abbiamo detto pure che, sulla base di tali proposte, era stata ancora nel dicembre 1876 stabilita una perizia approssimativa, e che poscia la Direzione tecnica aveva intrapresa la revisione del progetto, conformemente alle proposte fatte dagli esperti.

Questa revisione del primitivo progetto secondo le modificazioni fondamentali proposte dagli esperti, e già accennate nel precedente nostro rapporto, rese indispensabile un rimpasto completo del progetto; imperocchè, per poter da queste modificazioni (e segnatamente dalla riduzione a binario semplice) ritrarre una economia, faceva d'uopo, in molti luoghi, di determinare di nuovo il tracciato per adattarlo convenientemente al terreno.

Questo rimpasto richiese tutto il periodo dal dicembre 1876 al giugno 1877, e fu esteso a tutta la rete del Gottardo.

I principali risultati di tale rimpasto sono i seguenti:

Dal lato sud del Gottardo, la pendenza massima, sino alla altezza di 460 metri, venne portata al 27 00[00, in luogo del 26 00[00. Il profilo longitudinale delle linee d'accesso al tunnel presenta, per conseguenza, le condizioni seguenti: 25 00[00 per le sezioni Pfaffensprung-Göschenen ed Airolo-Fiesso, per una lunghezza di chil. 19.1; 26 00[00 per le sezioni Silenen-Pfaffensprung e Fiesso- S. Pellegrino per una lunghezza di chilometri 30.7; e 27 00[00 per la sezione S. Pellegrino-Bodio, per una lunghezza di chil. 3.2. La pendenza è dappertutto diminuita del 3 00[00 nei tunnels di oltre 500 metri. Sulle sezioni di pianura si conservò il 12, ossia il 12.5 00[00, come massimo di pendenza. Il raggio minimo di 280 metri venne applicato più spesso che nel precedente progetto, ma però sempre in via eccezionale e soltanto laddove ne risultava una notevole economia.

Nella determinazione del tracciato, in vista della futura posa di un secondo binario, sulle sezioni della rampe d'accesso propriamente dette, si provvide a che la posa del secondo binario possa effettuarsi mediante un semplice allargamento, cioè senza dover togliere o ricostruire alcuna delle parti essenziali della linea a binario semplice, e senza che sia d'uopo interrompere l'esercizio, nè che si pregiudichino punto le condizioni di sicurezza per l'esercizio stesso, nelle quali sarà costrutta la piattaforma per il secondo binario. Tutti i movimenti di terra e le opere d'arte furono, per conseguenza, progettati per un *semplice* binario, e non fu fatta eccezione nel senzo suindicato se non pei tunnels e pei piloni e testate dei grandi ponti.

La distribuzione della linea corrente e delle Stazioni rimase, in massima, quale era prima; non vi furono che modificazioni locali, come l'intercalazione d'una Stazione a Giornico sulla rampa d'accesso, e di una Stazione sulla linea di pianura dal lato nord, nonchè la divisione della Stazione di Schwyz in due, cioè Schwyz e Brunnen, sopprimendo la fermata dapprima progettata sulla riva del lago a Brunnen.

La lunghezza totale della rete venne pochissimo cambiata. Mentre nel progetto dettagliato del 1876 essa era di chilometri 266.404, in quello modificato è di chil. 266.150.

Cotesto rimpasto fornì inoltre l'occasione (come succede sempre allorquando si tratta di rivedere e di studiare minutamente un progetto) d'introdurre ancora parecchie semplificazioni e miglioramenti di dettaglio, e di diminuire così la cubatura di lavori ed i prezzi di serie; come, per lo contrario, esso fece scoprire quà e là alcune lacune ed alcuni prezzi troppo bassi.

Nell'indicare qui appresso le modificazioni più essenziali subite dal progetto, noi ci limiteremo alla linea principale Immensee-Pino, atteso che, in seguito alle decisioni della Conferenza internazionale di Lucerna, i progetti per le diramazioni Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Locarno non verranno per ora eseguiti.

Cominceremo da quelle modificazioni che concernono le *rampe d'accesso*.

In luogo della galleria aperta e difesa da un tetto di ferro, progettata precedentemente a Bristenlaui, ma che sembrava non dovesse presentare sufficiente sicurezza, venne adottato un tunnel completo; ed a tale effetto, il tracciato venne internato nella montagna, senza che perciò ne risulti un aumento di spesa. Fra Gurtnellen e il Pfaffensprung, si fece descrivere un gomito alla linea, affine di ottenere una disposizione generale più favorevole ed una migliore situazione del tracciato rispetto ai due torrenti di Märchli ed Haggrig. In

luogo delle opere d'arte precedentemente progettate per traversare questi due torrenti, vennero ammesse due gallerie, che saranno escavate a cielo scoperto, ma ricoperte in seguito, attesochè le cadute di ciottoli, avvenute al principio della primavera, dimostrarono la necessità di tale modificazione.

La piattaforma della Stazione d'Airolo, ch'era stata progettata in declivio, venne invece stabilita in piano. Il tunnel detto d'Artoilo, indicato nel progetto precedente, potè essere soppresso; e pei lavori lungo la strada cantonale al di sopra di Polmenge si potè ottenere una disposizione più favorevole, che ne faciliterà l'esecuzione. Il tracciato verso il gradino del Ticino presso Giornico, in avalle dell'ultima spirale, subì una notevole modificazione, che diminuirà sensibilmente i lavori della parte a cielo scoperto, e ne renderà più facile l'esecuzione, raccorciando di 80 metri la spirale, e trasportando il ponte sul Ticino in un sito molto più favorevole. Il tracciato fra Giornico e Bodio dovette essere interamente modificato per introdurvi una Stazione destinata a servire ai bisogni della prima delle dette località; ma, siccome si potè in pari tempo applicare anche qui la pendenza massima del 27 00|00, così le spese non risultarono aumentate. Mediante un'altra disposizione dei lavori di difesa contro le piene del Brenno fra Polaggio e Biasca, i ponti e ponticelli vennero collocati in migliori condizioni.

In quanto alle *linee subalpine*, oltre la modificazione fondamentale, secondo la quale le sezioni, i cui tunnels dovevano essere aperti per un doppio binario, ed i movimenti di terra e le opere d'arte fissati in vista della futura posa di un secondo binario, vennero ora progettati per un binario solo, non si ha a citare che un solo cambiamento sulla sezione Sewen-Brunnen-Sisikon. Si fece astrazione dalla Stazione ch'era stata progettata fra Hach ed Ingenbohl, attesochè sembrava non soddisfar nessuno, ed il tracciato potè, per conseguenza, essere stabilito in linea retta fra Sewen e Brunnen. Siccome si poteva egualmente sopprimere la fermata sulla riva del lago a Brunnen, così fu possibile di far incominciare la rampa del 10 00|00 a Brunnen stesso; e con questo mezzo, come pure coll'introduzione di una più forte curva di 280 metri di raggio, si potè risparmiare non solamente un intero tunnel, ma diminuire altresì sensibilmente la spesa dei lavori a cielo scoperto, principalmente nelle trincee, e pei muri di sostegno. Parimenti, sulla sezione Sisikon-Fluelen, si potè, coll'adottare delle contropendenze più accentuate e delle curve di raggio minore, e sostituendovi dei semplici rivestimenti di roccia, si potè evitare la costruzione dei muri di sostegno, le cui fondamenta sarebbero state difficili a costruire.

Per ciò che riguarda i *cambiamenti nella costruzione*, in vista di una diminuzione di spesa, devesi notare che, in seguito ai profili di tunnel per un solo binario ora ammessi, si trovò la possibilità di eseguire senza rivestimento di muratura, lunghi tratti di tunnel sulle linee di pianura; di sostituire semplici rivestimenti di roccia o muri di pietra secca ai muri di sostegno, precedentemente progettati in molte sezioni delle rampe d'accesso, i cui movimenti di terra ed opere d'arte erano stati dapprincipio progettati per un doppio binario; e di sopprimere molti muri di rivestimento, nonchè costruire in muratura ordinaria molte opere d'arte, ora meno importanti, le quali, secondo il progetto precedente, dovevano essere in pietra da taglio, e quindi molto più costose.

Quanto alle spese della costruzione propriamente detta (non calcolate le spese d'amministrazione generale, di formazione del capitale, d'interessi durante la costruzione, ecc.), esse si presentano come segue:

| CAP. V. Costruzione della linea (non comprese le linee ticinesi di pianura) | Progetto preliminare gennaio 1876 a doppio binario (chil. 146.9) | Progetto dettagliato agosto 1876 in parte a doppio binario (chil. 147.7) | Progetto dettagliato estate 1877 a semplice binario (chil. 147.6) |
|---|---|---|---|
| | Franchi | Franchi | Franchi |
| A. Direzione tecnica | 7,276,000 | 7,802,750 | 7,622,750 |
| B. Espropriazioni | 6,975,000 | 6,109,805 | 5,951,550 |
| C. Movimenti di terra ed opere d'arte | 146,254,000 | 138,206,961 | 125,223,936 |
| di cui a cielo scoperto | 45,199,110 | 40,532,261 | 32,024,236 |
| in tunnel | 101,051,890 | 97,674,700 | 93,190,700 |
| D. Binario | 9,584,400 | 8,269,900 | 6,563,200 |
| E. Fabbricati | 4,940,000 | 5,095,680 | 3,877,600 |
| F. Accessorii della strada | 1,057,600 | 1,864,950 | 1,655,758 |
| G. Telegrafia di servizio | 285,000 | 237,020 | 188,370 |
| H. Delimitazione della proprietà, ecc. | 689,800 | 488,440 | 433,560 |
| I. Materiale, utensili: | | | |
| Istrumenti | 299,900 | 244,100 | 254,100 |
| Utensili dei laboratorii | 523,000 | 363,000 | 363,000 |
| Materiali per l'esercizio | 140,000 | 234,575 | 238,240 |
| Materiale rotabile | 5,149,000 | 4,423,000 | 4,277,350 |
| K. Sovvenzioni agli impiegati e agli operaj, ecc. | — | — | 100,000 |
| Totale | 183,173,700 | 173,340,481 | 156,752,406 |
| Di cui: per il gran tunnel del Gottardo | 60,287,900 | 59,743,185 | 60,674,270 |
| per il rimanente della linea | 117,736,800 | 109,174,296 | 91,800,736 |
| per chilometro | 801,471 | 739,162 | 621,956 |

Le cifre qui sopra esposte risguardano la linea principale Immensee-Pino, compresovi il gran tunnel del Gottardo, ma omessa la parte Biasca-Cadenazzo, già costruita.

I risultati del progetto riveduto, di cui si parlò quì sopra, e della perizia annessavi, poterono essere sottoposti alla Conferenza internazionale riunitasi il 4 giugno a Lucerna. Com'è noto, essa adottò il programma, e decise l'aggiornamento della esecuzione delle linee Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Lugano. Non si chiese adunque più alcuna modificazione del progetto per la linea principale Immensee-Pino, che venne compilato in perfetta conformità alle intenzioni della Commissione federale di esperti dell'anno scorso.

Nell'agosto il sig. Pressel, Direttore dei lavori a Vienna, fu invitato ad esaminare se non fosse possibile d'introdurre nella costruzione della linea Immensee-Pino alcune altre economie, oltre quelle sino allora introdottevi e quelle calcolate nel recente progetto del sig. Ingegnere in capo.

In seguito a tale invito, il sig. Pressel percorse la linea del Gottardo, studiò profondamente il progetto, ed espresse quindi il suo parere.

Le proposte contenute nel voto del sig. Pressel furono immediatamente poste allo studio, affine di determinarne l'importanza pratica ed economica. Si diede principio nel dicembre, collo studio minuzioso di una ferrovia a cielo scoperto attraverso la linea di divisione delle acque dei laghi Zug e Lowerz, presso Goldau.

Oltracciò la Direzione tecnica si occupò moltissimo di una revisione del progetto, allo scopo di ridurre, per quanto era possibile, ad un massimo di 8 chilometri l'intervallo fra le Stazioni. Il motivo di ciò era il timore, espresso dal signor Pressel, che la linea, costrutta provvisoriamente ad un solo binario, non avesse a trovarsi in condizioni troppo insufficienti, e che la necessità di un secondo binario non si facesse ben presto sentire, qualora si mantenessero distanze di 10 chilometri fra le Stazioni, come nel precedente progetto. Codesto studio dimostrò che nessuna difficoltà tecnica importante opponevasi ad una modificazione in questo senso, epperciò si cominciò tosto a compilare i piani e le perizie relativi, affine di averli pronti al bisogno.

Questa nuova revisione e manipolazione del progetto diedero pur sovente occasione di completare e modificare le *norme di*

*costruzione*; si compilarono quindi i Capitolati d'oneri per le varie categorie di lavori, nonchè una descrizione dettagliata, che precisa l'applicazione delle norme di costruzione; ed infine si stabilì una formula di Convenzione.

Tra le norme di costruzione, ed in conformità alla proposta del sig. Pressel, si compilò un profilo normale di tunnel per la linea a semplice binario, applicabile dovunque i tunnels essendo escavati nella dura roccia, l'ulteriore loro allargamento per un secondo binario può effettuarsi senza incagliare l'esercizio e senza portare un aumento di spesa.

L'idea del sig. Pressel si basa sul principio, che ai tunnels da escavarsi per un solo binario debbasi dare sin da principio, oltre lo spazio libero richiesto per il passaggio dei treni, un'altezza sufficiente per poter procedere senza incaglio, avanzando a poco a poco dalle due testate del tunnel, all' allargamento in calotta sui lati, nonchè al rivestimento della vôlta, e dopochè questa sia terminata, all' abbattimento dei due strozzi per i piedritti ed al loro rivestimento in muratura, ove ne sia il caso.

È evidente che, adottando un profilo di questo genere per i tunnels, nel periodo durante il quale un solo binario sarà sufficiente pei bisogni del traffico, ed ove i tratti di linea a cielo scoperto saranno egualmente a semplice binario, il capitale di primo impianto trovasi considerevolmente ridotto, sia perchè la costruzione dei tunnels col detto profilo è poco costosa, sia perchè la necessità di un rivestimento della vôlta nei tunnels, che hanno la sola larghezza voluta per un binario semplice, non si fa sentire sì presto, nè sì sovente, come nei tunnel per una linea a doppio binario.

È superfluo notare che, applicando questo profilo, rimane riservato di aprire e murare la vôlta per tutta la lunghezza del tunnel a doppio binario, laddove la roccia, anche per un tunnel a binario semplice, richiederebbe un rivestimento, e che allora il profilo da murare sarebbe quello del tunnel a doppio binario.

*(Continua).*

## IL CONGRESSO INTERNAZIONALE
### dei mezzi di trasporto

Come abbiamo promesso nel precedente nostro numero, diamo qui il rendiconto riassuntivo del Congresso internazionale dei mezzi di trasporto, tenutosi a Parigi, nel palazzo del Trocadero, dal 22 al 27 luglio p. p.

I lavori del Congresso, come fu già annunciato, dovevano svolgersi intorno a sei grandi questioni.

La prima, relativa all'estensione, ai prolungamenti ed allacciamenti delle diverse reti ferroviarie dal punto di vista delle relazioni internazionali, diede luogo ad una discussione, o piuttosto ad una serie di comunicazioni, quasi conferenze, senza una utilità molto pratica, però abbastanza interessanti.

Il sig. Levasseur fece una rapida esposizione generale di quanto si è fatto finora e di quanto rimane ancora a fare in proposito. Egli constatò che il capitale speso nella costruzione di ferrovie in tutto il mondo si valutava nel 1866 a 45 miliardi, e ad 81 alla fine del 1876. In questi dieci anni si è dunque pressochè raddoppiato. Ma una statistica ha calcolato che l'economia ottenuta colle ferrovie sui trasporti corrispondeva alla somma spesa nella loro costruzione.

Le ferrovie in esercizio nel mondo alla fine del 1876 raggiungevano una lunghezza di 309,000 chil., cioè 7 volte e mezza il giro della terra: la maggior parte nell'Europa (148,000) e nell'America (141,000), specialmente del Nord.

Il progresso della costruzione ferroviaria nei due emisferi fu pressochè parallelo; però, dopo il 1860, l'Europa ebbe decisamente il sopravvento. Ma devesi notare che l'America costruiva la sua rete con 40 milioni d'abitanti, mentre l'Europa ne aveva più di 300.

Benchè la rete generale sia molto estesa oggidì, è però ancora lungi dall'esser compiuta. Sulle cinque parti del mondo, solo due godono delle ferrovie. E la ripartizione di queste è molto ineguale: l'intensità della rete è necessariamente in ragione inversa dell'altezza dei territorii, ed in ragione diretta della densità delle popolazioni. Quindi, sino a questi ultimi anni, sono le regioni più ricche quelle che ottennero il beneficio delle strade ferrate. Vi sono ancora immense agglomerazioni d'uomini, che si trovano isolate dall'altra agglomerazione umana, l'Europa, e non sono accessibili che per mare, cioè la China e l'India: quest'ultima ha una rete propria, ma separata. Trattasi dunque di collegare a noi codesti due mondi. —

Il sig. Cotard parlò a lungo su questo argomento; ma prima di lui, il sig. Cérésole, presidente del Consiglio della Società della ferrovia del Sempione, presentò brevi osservazioni in favore di questa linea, la quale viene ad aggiungersi a quelle del Cenisio e del Gottardo. Accennate le grandi difficoltà tecniche ed economiche del Gottardo, dimostrò come sia ben diverso il caso del Sempione, come ne sia facile l'accesso, senza curve o pendenze faticose nella valle del Rodano sino a Brieg, ove si è a 400 m. al disotto del Gottardo. —

Nella sua comunicazione dettagliata sui progetti di ferrovie transatlantiche dall'Europa alle Indie, il sig. Cotard dimostrò poi la preferibilità della linea da Orenbourg a Peshawer, ch'è la più diretta, benchè lunga 3,700 chil.: progetto già studiato col sig. di Lesseps e col generale Ignatieff. Questa linea costerebbe in media 265,000 fr. al chil., cioè in totale 800 milioni; a cui aggiunti 160 milioni d'interessi durante la costruzione, calcolata questa in 8 anni, si avrebbe la spesa totale di circa un miliardo. Egli calcola sopra un passaggio annuo di 100,000 persone da qui ad 8 anni, e quindi sulla rendita di circa 11,000 fr. al chil. Nè meno favorevoli sono i calcoli del sig. Cotard rispetto alle merci; ma i signori Baum e Renault se ne mostrano poco persuasi, e credono codesti progetti piuttosto chimerici. —

Il sig. Delboy chiamò l'attenzione del Congresso sopra una linea trascontinentale dall'America del Sud, per il fiume delle Amazoni; dopo di che, la prima discussione si è chiusa, lasciando in disparte molte altre questioni, che avrebbero dovuto trattarsi. —

La seconda questione si riferiva ai sistemi seguiti nei diversi paesi in materia di costruzione, esercizio ed amministrazione di strade ferrate: argomento così vasto, che avrebbe occupato tutte le sei sedute del Congresso, non già per esaurirlo, ma soltanto per isfiorarne i varii punti. Non si fece dunque una vera discussione; e l'oratore principale, sig. Chérot, nonchè gli altri oratori francesi, parvero dimenticare il carattere internazionale del Congresso, mirando specialmente a combattere le grandi Compagnie ed a glorificare il riscatto delle ferrovie francesi da parte dello Stato.

Dopo una proposta presentata dal sig. Bergmann, membro della Camera di commercio di Strasburgo, ed altre considerazioni generali del sig. Renault, in favore di una politica riformatrice, ma non radicale, il presidente, signor Foucher de Careil, dichiarò chiusa la discussione. — Però uno dei membri stranieri, il sig. De Seigneux, fece giustamente osservare che la questione del riscatto non aveva qui nulla a fare: essa è una questione particolare, che non può ammettere una dottrina internazionale. Propose invece una risoluzione, sottoscritta da lui e dai signori Lebandy, Palotte e Deligny, così concepita:

« Il Congresso, considerando che in ogni nazione lo Stato aliena più o meno i possessi o le rendite pubbliche per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie;

« Considerando che ne risulta per esso degli oneri, e per conseguenza l'obbligo di sorvegliare l'esercizio;

« Dichiara che la fissazione delle tariffe dev'essere, non solo controllata, ma anche regolata d'accordo tra i Poteri pubblici e le Società che eserciscono le ferrovie ».

Questa risoluzione venne adottata dal Congresso. —

La terza seduta aveva per oggetto di fissare le basi sulle quali potrebb'essere stabilita una statistica internazionale delle ferrovie, che attualmente manca del tutto. I formularii finora adottati variano non solo da un paese all'altro, ma nello stesso Stato. La sola Unione delle ferrovie tedesche (*Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen*), che abbraccia una rete di 50,000 chil., offre una statistica uniforme: elemento importante per una statistica ferroviaria internazionale, poichè comprende, oltre le ferrovie tedesche, le linee austriache, ungheresi, rumane, o persino una parte delle reti della Russia, dell'Olanda e del Belgio. Quanto alla Francia, le sei grandi Compagnie hanno ciascuna un diverso sistema di contabilità (*), ed il legislatore non le obbliga punto a comunicare i propri risultati annuali al Governo: se lo fanno, è per loro benevolenza.

Sino al 1855, non fu fatto nulla per stabilire una statistica internazionale. Solo in quell'anno, al secondo Congresso di statistica generale, il sig. De Franqueville presentò un primo progetto. Nei sette Congressi successivi si discusse la questione, ma senza risultato pratico, e nel 1876 non si era punto più innanzi del 1855. Il Congresso di Buda-Pest prese una misura efficace: affidò la compilazione del programma ad una Commissione internazionale di esperti in permanenza a Roma. Questa Commissione compilò un progetto, i cui 5 quadri e le 160 colonne comprendono una statistica ferroviaria molto dettagliata.

Ora i signori Wilson, deputato, e Baum, ing. dei ponti e strade, ne fecero una minuta esposizione al Congresso, raccomandando l'adozione del formulario preparato a Roma.

Questo formulario, senza dubbio, non è perfetto, presenta delle lacune; ma non è nemmeno un'opera definitiva. Per darvi poi esecuzione, la Commissione di Roma deve sollecitare dai pubblici Poteri d'ogni paese interessato una legge che imponga a tutte le Amministrazioni ferroviarie la classificazione internazionale.

Dopo parecchie osservazioni dei sigg. Marché, Mercier, Lévasseur, Renaud, Ameline, Limousin e Carpi, il Congresso adottò la seguente risoluzione:

« Il Congresso approva, colle riserve formulate nella discussione, le basi della Statistica internazionale delle ferrovie, adottate dalla Commissione di Roma.

« Incarica i membri della 3ª Sotto-Commissione di presentare alla Commissione internazionale di Statistica ferroviaria, che si riunirà in settembre, le osservazioni fatte nel Congresso ». —

Poscia il sig. Carpi, delegato al Congresso dal Commissario generale dell'Esposizione italiana, aveva chiesto nella seduta precedente di fare una comunicazione sul traforo del Sempione.

Lo stesso oggetto era stato trattato lunedì, come si è detto, dal signor Cérésole, già presidente della Confederazione elvetica ed ora presidente del Consiglio d'amministrazione della Compagnia del Sempione. Ma il signor Cérésole s'era limitato a brevi considerazioni, che il signor Carpi ha completato con numerosi e appropriati ragguagli, e con un seguito di ragioni ben dedotte. Lo scopo del signor Carpi era di fare risaltare i vantaggi della linea progettata del Sempione, e la sua superiorità sulle altre linee che attraversano la catena alpestre. Esse sono cinque, compresovi il Gottardo. L'oratore le passò successivamente in rassegna.

Quella del Semmering, fatta nel 1850-54, ha il suo punto culminante a 897 metri al disopra del livello del mare. Essa ha dato dei risultati poco favorevoli, perchè è troppo grande la sua altezza. Il Brennero (1864-1867), il cui punto culminante è a 1,367 metri, non diede migliori risultati per la stessa cagione, cioè per l'eccessiva altezza. La linea del monte Cenisio (punto culminante 1.330 metri) diede luogo, pure essa, a delusioni prodotte da condizioni analoghe d'altezza. Succede lo stesso della linea del Giura; anche colà l'elevazione della strada distrae una parte delle merci, che vanno di preferenza per la via, benchè meno diretta, di Culoz.

(*) E così quelle d'Italia. (La Red.).

Che cosa si deve concludere da ciò? Che l'altezza d'una linea nuoce, più di quello che si sarebbe potuto credere, al successo del suo esercizio. Essendo le montagne (disse il signor Carpi) il nemico naturale delle ferrovie, e loro alleato naturale il piano, pel Sempione si ha un primo vantaggio: sui due versanti esso ha alla sua base la pianura; non c'è che un tunnel da perforare, e presentemente i tunnel non ispaventano più gli ingegneri. E quale è il punto culminante di questo tunnel? Soli 729 metri. Il signor Carpi fa osservare che un'altezza equivalendo a parecchie distanze orizzontali, risulta da questa inferiorità di altezza del Sempione, che da Parigi a Genova il viaggio sarebbe minore per questa linea che per quella del monte Cenisio. Lo stesso sarebbe da Parigi a Milano.

Il signor Carpi va più lungi; la linea del Sempione, dice egli, sarà la più breve per la riva sinistra del Reno, il Belgio, l'Olanda e l'Inghilterra. Ai due sbocchi del tunnel nessuna curva, nè eccessive pendenze; nessun grave ostacolo, nessuna opera d'arte temibile. Voi avete trovato l'aridità della montagna: qui avete i vantaggi della pianura. Quanto al tunnel, la sua lunghezza non eccederebbe i 18 chilometri, attraverso roccie facili a perforarsi. Giunti sul versante d'Italia, non necessitano che 80 chilom. per unire la linea alla rete italiana, mentre pel Gottardo ce ne vogliono più di 200. Infine, il costo totale del Sempione sarà quasi la metà di quello che rimane ancora da spendere per compiere i lavori del Gottardo, anche prendendo per punto di partenza i preventivi dell'ultima Conferenza di Lucerna: cioè circa 110 milioni, invece di 211 del tunnel vicino. La spesa chilometrica non eccederebbe quindi quella delle ferrovie di pianura.

Il signor Carpi passò poi ad altre considerazioni d'indole economica, quale quella che il carbone di Saint-Étienne sarebbe portato in Italia, con questa ferrovia, a minore spesa di quello del bacino della Sarre col mezzo del Gottardo. Infine dimostrò che la via del Sempione era la più diretta tra l'Europa e l'Oriente.

Il signor Carpi finì col presentare la seguente proposta di risoluzione, che venne adottata:

« Considerando che la costruzione di una ferrovia internazionale attraverso il Sempione rappresenta eminenti interessi commerciali europei, il Congresso la raccomanda all'attenzione dei Poteri pubblici, come opera di generale interesse ».

Il presidente sig. Foucher de Careil prese poscia la parola per ringraziare e felicitare, in nome del Congresso, il sig Carpi. Con molto tatto egli fece notare la particolare importanza che questa linea deve offrire alla Francia. —

Nella sua quarta seduta, il Congresso si occupò dell'importante questione dell' impianto d' una legislazione internazionale, che dovrebbe regolare uniformemente tutti i trasporti ferroviarii. Questo progetto formò, non ha guari, l'oggetto della Conferenza tenuta a Berna dai delegati dei varii Governi (come a suo tempo annunciammo). Ecco in che consisterebbe la riforma e l'accordo, esposti minutamente nella relazione presentata al Congresso dal giureconsulto di Ginevra, signor De Seigneux.

Ogni paese ha la propria legislazione e regolamenti in materia di trasporti. La merce, che passa per parecchi paesi, va soggetta a varii inconvenienti per tale fatto. Suppongasi che uno speditore d'Anversa mandi un collo a Milano per la via di Sterpnich, Basilea, Ginevra, Modane: che cosa succederà? Durante il tratto sul territorio belga, il trasporto sarà sottoposto ai regolamenti belgi. Il collo entra in Germania, ed eccolo sotto il regime del Codice di commercio tedesco; a Basilea va soggetto fino a Ginevra, alla legge svizzera; da Ginevra a Modane sarà sottoposto al Codice di commercio ed ai regolamenti francesi. Infine, a Modane entreranno in vigore il Codice ed i regolamenti italiani.

Ora, se il collo si perde per via, se subisce un'avaria o un ritardo, quale di queste legislazioni, di questi regolamenti dovrà essere applicato? Da ciò i conflitti e le difficoltà pel commercio. Pazienza se codeste parecchie legislazioni avessero basi comuni, ma sono spesso contradditorie. Eccone un esempio: La Svizzera, la Germania e l'Austria

ammettono il principio della constatazione delle avarie non apparenti dopo ricevuta la merce; invece l'articolo 105 del Codice di commercio francese porta che il ricevimento degli oggetti trasportati ed il pagamento del prezzo relativo tolgono ogni azione verso il conduttore; e questa disposizione si estende agli errori commessi per la tassa.

Ora, per sciogliere tante questioni, il cómpito era facilitato dalla relazione del sig. De Seigneux, che si presentava al Congresso col progetto recentemente elaborato dalla Conferenza di Berna.

Questo progetto non conta meno di 56 articoli; ma il Congresso non li accettò puramente e semplicemente. Esso discusse ed adottò una serie di voti, tolti dal progetto di Berna con alcune modificazioni, dopo le osservazioni dei signori Delboy, De Seigneux, Lebaudy, Wilson, Esnard, Ameline, Clunet, ecc.

Ecco i nove articoli adottati:

« 1°. Sarebbe bene d'obbligare le ferrovie a trasportare i viaggiatori e i bagagli col servizio diretto con un solo biglietto o una sola lettera di trasporto, sulla rete ferroviaria degli Stati contraenti.

« 2°. Le Compagnie saranno obbligate a dirigere d'ufficio i viaggiatori e le merci per la via più economica, salvo domanda contraria.

« 3°. Lo speditore, ovvero il destinatario, portatore del duplicato della lettera di trasporto, avrà il solito diritto di disporre della merce in corso di spedizione.

« 4° L'avente diritto avrà facoltà di chiamare in giudizio la Compagnia speditrice o la Compagnia destinataria, a sua scelta.

« 5°. Il tribunale competente sarà quello del reo convenuto, secondo la legge e la giurisprudenza del suo paese.

« Gli atti *extra*-giudiziarii potranno essere significati ad una Stazione qualunque della Compagnia.

« 6°. In materia di trasporti, la responsabilità della ferrovia deve essere quella del diritto comune, senza restrizione.

« 7°. L'indennità sarà calcolata in ragione del valore commerciale dell'oggetto perduto o avariato, e l'avente diritto potrà inoltre ottenere degli indennizzi secondo il danno cagionato.

« 8°. Anche dopo il ricevimento degli oggetti trasportati e il pagamento della tassa, il destinatario avrà il diritto di procedere giudizialmente, in caso di avarie non apparenti, purchè la constatazione delle avarie sia stata giudiziariamente fatta entro i dieci giorni successivi al ricevimento.

« 9°. Le Compagnie saranno obbligate a restituire d'ufficio le riscossioni indebite ».

Un articolo suppletorio raccomanda questi nove articoli all'attenzione dei Ministri dei lavori pubblici, del commercio e degli affari esteri. —

Nell'ultima seduta, il Congresso discusse le questioni relative alla navigazione fluviale e marittima; ed adottò i seguenti voti: 1° Riscatto dei canali; 2° Soppressione dei diritti; 3° Lavori sostenuti dagli Stati, dalle Provincie e dei Comuni, secondo la natura dei lavori stessi.

Finalmente venne pure adottato il seguente voto: « I Governi non autorizzino le ferrovie ad abbassare le loro tariffe al di sotto dei prezzi di reddito, per fare una concorrenza temporanea alle vie navigabili ».

La seduta si chiuse con una comunicazione interessante del luogotenente di vascello Weyl sopra un sistema di trasporti da Marsiglia ai porti della Manica, mediante battelli-vagone (*chalands-wagons*).

## Nostre Corrispondenze

Roma, 6 agosto.

Vi scrivo per provarvi che, fedelissimo alla consegna, so rimanere al mio posto anche nel mese d'agosto, quando persino il *travet* a 1200 scappa al mare, o meglio alla montagna, dove, vista appunto l'opportunità della stagione, il generale Garibaldi consigliò i Triestini a recarsi. Ma le notizie d'ogni fatta scarseggiano straordinariamente alla Capitale in questi giorni, e più che più quelle di ferrovie e lavori pubblici, e *nemo potest dare quod non habet.*

Al ritorno in Roma dell'on. ministro Baccarini, un po' di vita risorgerà, e procurerò di esserne messo a parte per comunicarla alla mia volta a voi. Lo si attende domani, essendosi egli recato da Milano a Genova e Savona per visitarvi i lavori dei porti (V. le *Nostre Informazioni*). —

Ad evitare l'introduzione in Italia di quel terribile flagello che è la *filoxera*, le Amministrazioni ferroviarie possono di certo esercitare una efficacissima azione, e credo che il Ministero dei lavori pubblici pensi saviamente ad impartire istruzioni in proposito con un'acconcia e prossima circolare. —

La Direzione generale delle Strade ferrate sta allestendo la sua annuale Relazione, che non la cederà di certo in importanza alle precedenti; manca solo di dare l'ultima mano alle bozze di stampa; e l'interessante pubblicazione sarebbe uscita anche prima alla luce, ove qualche Società ferroviaria non avesse soverchiamente indugiato l'invio degli elementi richiestile. —

Colla riserva di trasmettervi notizie assai più dettagliate sulla statistica generale delle strade comunali obbligatorie, vi comunico oggi alcune cifre soltanto circa l'avanzamento dei lavori sulle linee sussidiate dallo Stato a tutto giugno dell'anno corrente.

Nel 1° periodo, dal 1870 a tutto dicembre 1877, si eseguirono per L. 55,359,524 di lavori, e si effettuarono pagamenti per L. 12,758,172.

Nello scorso semestre, inizio del 2° periodo, l'ammontare dei lavori eseguiti fu di L. 13,797,350, laddove quello del corrispondente semestre del 1872 fu di sole L. 1,236,593; e l'ammontare delle quote del sussidio dallo Stato pagate nel semestre medesimo del 1878 fu di lire 3,347,177, in confronto di L. 274,194 pagate dal gennaio al giugno 1872. —

Anche il Consiglio superiore ha operato poco di rilievo nelle sue ultime sedute, e i progetti più notevoli esaminati ed approvati furono: il piano d'ingrandimento della città di Torino fra l'antica Piazza d'armi, la ferrovia Milano-Torino, ed i corsi Vinzaglio e S. Avventore, fissando a 25 anni il tempo per l'ultimazione; e tre travate metalliche lungo il grande viadotto nel tronco di diramazione dalla Stazione di Como al lago. B.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

**Stamane, alle ore 10.26, con treno speciale, le LL. MM. il Re e la Regina partirono da Milano per Venezia, ove giungeranno alle ore 5 pom. per la via di Bergamo. Il treno Reale era scortato dal comm. Massa, Direttore dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia e da altri funzionarii superiori delle ferrovie medesime.**

**Avantieri mattina, il ministro Baccarini partiva da Milano, accompagnato dal suddetto Direttore dell'esercizio, e si recava direttamente a Savona, allo scopo di visitare i lavori del porto, il binario d'accesso e la nuova Stazione marittima, e nello stesso tempo i guasti prodotti sulla ferrovia dall'uragano, a cui accenniamo più sotto.**

**Al suo arrivo in Sampierdarena, venne ossequiato dai capi delle divisioni ferroviarie della Manutenzione e del Traffico, che pure lo seguirono nella sua escursione. Arrivato ad Albissola, fu incontrato dal comm.**

Boselli, deputato al Parlamento, dal senatore Corsi di Savona, e da altre distinte persone; a Savona venne ricevuto dalle Autorità governative e municipali.

Compiuta la visita, egli espresse la sua soddisfazione per il quasi ultimato lavoro della Stazione marittima e del binario di collegamento colla Stazione ferroviaria, nonchè pegli altri lavori della nuova darsena, del molo e della nuova diga d'avanzata nel mare; i quali ultimi però trovansi momentaneamente ritardati, in seguito alle divergenze insorte tra il Governo e la Impresa costruttrice, divergenze che si ha ragione di credere prossime ad un soddisfacente componimento.

Dopo il pranzo offertogli dal Municipio di Savona, l'on. Ministro riparti per Genova, ove pernottò. Ieri mattina per tempo, accompagnato dai suddetti funzionarii superiori delle Ferrovie dell'Alta Italia, dall'Ingegnere-capo cav. Giaccone, direttore governativo dei lavori del porto, e dal Direttore ed ingegneri della Impresa costruttrice, si recò a visitare i lavori stessi, nonchè la nuova galleria in costruzione sotto il colle di S. Benigno. Egli si mostrò pienamente soddisfatto, così del grandioso impianto per la sollecita e buona esecuzione dei lavori del porto, come del rapido avanzamento di essi, in modo da renderne sicuro il compimento (salve imprevedute circostanze) entro il termine fissato dal relativo contratto e Capitolato.

Ad un'ora pom. l'on. Ministro ripartiva alla volta di Roma, trattenendosi per poco a Viareggio per visitare anche quel porto.

---

Nella notte dal 2 al 3 corr. un fortissimo uragano, scatenatosi nella vallata di Savona e sulla costa fra Vado, Albissola e Lavagnola, oltre ad ingenti guasti ai giardini, agli oliveti ed altre proprietà circostanti, cagionò l'immediata rovina del ponte in muratura sul Molinetto, della luce di m. 5.50, tra Vado e Savona, travolgendo seco l'argine stradale per una estesa di di m. 30 circa. Per riparare provvisoriamente a tale rovina, si sta costruendo una opportuna impalcatura, la quale si ritiene sarà compiuta in 10 giorni, durante i quali si provvederà al servizio col trasbordo dei viaggiatori e bagagli.

Lo stesso uragano produsse poi l'istantanea piena del torrente Sansobbia, che ha il suo sbocco presso la Stazione di Albissola; e quindi, in seguito al rigurgito del torrente che trovava ostacolo ad irrompere in mare nei marosi che fortemente battevano contro la spiaggia, ne avvenne lo scalzamento delle fondazioni della pila centrale del ponte ferroviario in muratura, e la rovina completa di un arco, nonchè una forte inclinazione dell'attigua travata in ferro.

A tali guasti si sta provvedendo in via provvisoria, mediante stilate di legno ed opportuna impalcatura, le quali si ritiene saranno ultimate entro 25 giorni; frattanto, come per l'altro guasto, si effettua il regolare trasbordo, passando sulla strada provinciale parallela.

In seguito allo stesso uragano, si ebbero a deplorare altri guasti per lo straripamento del torrente Letimbro, il quale si fece strada fra le trincee della ferrovia Savona-Torino, trasportando seco materie di ogni sorta, che la tennero ingombrata. A questo straripamento si aggiunsero pure parecchi franamenti dalle scarpe delle trincee stesse.

Però, in questa tratta, al mezzodì dello stesso giorno 3, il servizio potè essere regolarmente ripristinato.

---

Sappiamo che la Direzione generale delle ferrovie Meridionali ha recentemente nominato a Direttore dell'esercizio il Comm. Olioli, il quale, in seguito alla morte dell'esimio Comm. Ruva, era stato nominato reggente della Direzione stessa.

Continuando poi nell'intrapresa organizzazione dei diversi rami di servizio, l'ing. cav. G. Lanino, è stato nominato Capo del servizio del Traffico e movimento.

Passarono quindi dal 1° corr. alla diretta dipendenza del medesimo i varii ufficii del Traffico, l'Ufficio commerciale, quello dei telegrafi ed il Controllo dei prodotti, i quali finora comunicavano colla Direzione.

Scopo di questa riforma è, senza dubbio, la semplificazione della corrispondenza, e la concentrazione in una sola persona di attribuzioni finora troppo divise.

Non dubitiamo che gli effetti di tale riforma riusciranno utili anche al pubblico, interessato ad ogni perfezionamento del servizio ferroviario.

---

La Società delle Ferrovie Meridionali ha deliberato la fornitura di 28,000 tonnellate di carbone *Cardiff* alla Ditta Davis Fry e C. di Cardiff; ed ha deliberato pure la fornitura di 10,000 tonnellate di rotaie, della lunghezza di 12 m., alle Officine di Cockerill, 5000 al prezzo di fr. 153.45 e 5000 a fr. 156.85 la tonnellata.

---

Il 18 corrente avrà luogo l'annunciato secondo treno di piacere di andata e ritorno fra Torino e Parigi. Allo scopo di promuovere il maggior concorso, il tempo fra l'andata ed il ritorno venne fissato a 10 giorni, invece di 7 come nel primo viaggio; e la Società francese del Mediterraneo ha diminuito ancora il prezzo del biglietto tra Modane e Parigi.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ribassi di tariffe.** — Il 24 del corrente si aprirà ad Ivrea l'11° Congresso degli Alpinisti, al quale potranno intervenire anche persone non iscritte fra i soci del Club Alpino, purchè presentate da un socio italiano, od anche da un membro di qualche Club Alpino estero.

Essendo stato concesso il ribasso individuale del 30 0[0 sulle ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, valevole per sei giorni prima e dopo il Congresso, quelli fra gl'interessati, che intendono approfittare di tale ribasso, dovranno dichiarare nella lettera di adesione, non più tardi del giorno 8 agosto, da quale Stazione intendono partire, a quale ritornare dopo il Congresso, ed in quale classe viaggiare.

**Ferrovia Viterbo-Borghetto.** — La *Libertà* del 2 scrive:

I rappresentanti del Consorzio dei Comuni hanno presentato all'on. Grimaldi, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, il progetto di legge relativo al tronco ferroviario Viterbo-Soriano-Borghetto.

L'on. Grimaldi promise che avrebbe inviato subito il progetto alla Commissione parlamentare, e giova sperare che essa non frapporrà indugio nel prendere ad esame il progetto in questione.

A questo proposito, crediamo opportuno ricordare come questo tracciato, oltre al soddisfare meglio alle esigenze cui deve rispondere una ferrovia, è stato anche trovato il più adatto dal punto di vista strategico, come risulta

dalla seguente lettera del Ministro della guerra al sindaco di Soriano nel Cimino:

« Roma, 29 giugno 1878.

« Aderendo all'istanza che formava argomento del foglio di V. S. segnato a margine, questo Ministero ha fatto prendere in esame dal Comando del Corpo di Stato Maggiore la questione se per la progettata ferrovia Viterbese sia preferibile, nell'interesse militare, il tracciato Viterbo-Bassano, ovvero quello Viterbo-Borghetto.

« Il risultato di tale esame è stato favorevole alla linea passante per Borghetto; per il che, associandosi al parere del Comando del Corpo di Stato Maggiore, questo Ministero dichiara che, sotto il punto di vista militare, tale linea è da preferirsi a quella per Bassano.

« *Il Ministro* F. BRUZZO. »

**Ferrovia Adriatico-Fermo-Amandola.** — L'ing. architetto sig. Pompeo Marini, di Fermo, è autore di un progetto per una linea ferrata Adriatico-Fermo-Amandola, della lunghezza di 60 chilom., che da Fermo, passando per la valle dell'Ambro nelle Marche, si congiunga alla ferrovia Romana presso Terni, abbreviando di molte ore la linea Adriatico-Roma.

Questo nuovo tronco ferroviario, a quanto dicesi, presenterebbe economia d'esecuzione e importanza strategica, amministrativa, commerciale e industriale.

Trentatrè Comuni del circondario si sono già riuniti in consorzio per fare le necessarie pratiche.

**Ferrovia Cornia-Piombino** — La *Gazz. d'Italia* scrive:

Il Ministero dei lavori pubblici, al seguito di favorevole parere emesso dal Consiglio superiore, ha approvato in linea tecnica, salvo piccole modificazioni da farsi all'atto dell'esecuzione dei lavori, il progetto di strada ferrata da Cornia a Piombino, fatto dall'ingegnere cav. Telemaco Franceschi.

**Linee d'accesso al Sempione.** — Scrivono da Domodossola, 30 luglio, alla *Gazzetta d'Italia*:

Gli Ossolani, che non vogliono morire d'inedia e di consunzione, ma vivere, prosperare e progredire, è da molto tempo che insistono e reclamano il benefizio di una ferrovia; epperciò petizioni dei Municipii al Governo, Commissioni appositamente mandate a Roma, istituzione di Comitati, offerte di sussidii, nulla è stato omesso; ma la fatalità ci perseguita.

Il Governo ha bensì compreso nel progetto delle nuove costruzioni la linea di accesso al Sempione, ma l'averla classificata in quarta categoria, per l'Ossola è un benefizio affatto illusorio, una provvidenza negativa.

Com'è possibile che su 11 milioni, che tanto è valutato il suo costo, poveri Comuni di montagna, già esausti di risorse per le strade obbligatorie, possano contribuire con 4 milioni e 400 mila lire alle spese di costruzione della ferrovia?

Dicesi che la Commissione della Camera intenda introdurre varie modificazioni al progetto del Ministero per le nuove costruzioni.

Gli Ossolani sperano, come sono in diritto d'attendere dall'imparzialità del Parlamento, un migliore trattamento e classificazione per la linea di accesso al Sempione, fosse anche per quel tanto di riconoscenza e d'incoraggiamento che si deve a quella animosa Società svizzera, che si assume, a tutto suo rischio e spese, il colossale lavoro di traforo del Sempione, dal quale nuovo valico alpino l'Italia potrà ricavare non pochi vantaggi.

**Ferrovie in Sicilia.** — Si ha da Palermo, 1, che quella Giunta si è recata al palazzo della Prefettura per rinnovare al Governo i voti della cittadinanza per la pronta costruzione della linea Vallelunga, ora che gli studii mostrano luminosamente la incontestabile attuabilità di questo tracciato.

Il Prefetto diede alla Giunta le più soddisfacenti assicurazioni; e sin da ora si può prevedere con plausibile motivo che, prima del prossimo autunno, i nostri voti saranno soddisfatti col cominciamento dei lavori di costruzione.

**Tramways di Milano.** — Da qualche giorno la locomotiva del *tramway* Milano-Saronno percorre anche il tratto sino a Tradate, la cui costruzione è stata trovata ottima. Il nuovo tronco si aprirà tra pochi giorni.

— Il Consiglio d'amministrazione della Società anonima del *tramway* Milano-Magenta-Sedriano-Cuggiono-Castano, composto dei signori Gabuzzi cav. Emilio, Candiani Carlo, Morosini ing. Giovanni, Mussi dott. Giovanni, Molo Giuseppe, Margarita Franz e Gastel avv. Enrico, tenne già una prima seduta, nella quale si dichiarò definitivamente costituita.

Riprese alacremente le trattative colla Provincia per ultimare le pratiche già iniziate dai concessionarii relative all'accettazione dei Capitolati di concessione e di consegna della strada, addivenne alla ratifica del contratto cogli impresarii, e sta sollecitando dal Ministero il riconoscimento legale della Società onde poter incominciare i lavori.

**Tramway di Genova.** — I giornali genovesi recano:

Erano state presentate al Ministero, per l'impianto di un *tramway* sulla linea Genova-Doria, tre domande rispettivamente sottoscritte dalla Società Ligure dei trasporti, dal signor Denegri e dall'ing. Lanza.

Queste domande, comunicate al nostro Municipio pel suo parere, furono avantieri esaminate dalla Giunta, la quale si è pronunziata favorevolmente al progetto presentato dal signor Denegri.

**Tramway Firenze-Prato.** — Nella scorsa settimana, nel Borgo di Petriolo, si pose mano ai lavori per collocare le rotaie che devono servire al *tramway* per Firenze e Prato.

Questo *tramway*, o ferrovia a cavalli, che si deve all'energia del signor Adolfo Otlet di Bruxelles, congiungerà Firenze con Prato, ed avrà una diramazione per Poggio a Caiano.

Se si pensa che questa ferrovia traverserà paesi molto popolati dei nostri dintorni, ed ove fiorisce l'industria e il commercio, sarà facile comprendere che, se la Impresa si assicurò, con questa importantissima linea, dei notevoli beneficii, maggiori saranno quelli che godranno le industrie e i commerci e coloro che sono attratti alle nostre campagne seminate di innumerevoli ville.

Un altro vantaggio procurerà questa ferrovia, e che pur si deve al signor Otlet. Egli infatti, con savio pensiero, ha scelto per le costruzioni i nostri opificii, tanto che la Casa Desireaux, che ha le sue officine presso il ponte alle Mosse, e l'officina Masson forniranno quasi tutto l'occorrente materiale, comprese le carrozze.

Una carrozza venne già per la Impresa dei *tramways* di Rimini eseguita dalla Casa Desireaux, e altra ne sta adesso eseguendo, tutte e due di una rara eleganza, comodità e perfezione. (*Nazione*).

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Da più giorni si è intrapresa al Consiglio Nazionale la discussione sulla nuova sovvenzione federale per la ferrovia del Gottardo, a cui la maggioranza della Commissione si è dichiarata favorevole, come annunciammo. Ci riserviamo di far conoscere in altro numero i risultati di questa importante discussione.

Annunciamo frattanto che il signor Jolissaint presentò la seguente proposta suppletoria al progetto del Consiglio federale e del Consiglio nazionale circa la sovvenzione del Gottardo:

« Per il caso in cui, presto o tardi, un'altra ferrovia alpina internazionale, sia per il Sempione, sia per un passo alpino nella Svizzera orientale, fosse assicurata mediante partecipazione di Stati, Provincie, Cantoni, ecc., l'Assemblea federale risolve fin d'ora di appoggiare questa ferrovia con una sovvenzione eguale a quella attualmente assegnata alla ferrovia del Gottardo. Le condizioni, alle quali è vincolata questa sovvenzione a favore del Sempione o di una

ferrovia alpina nella Svizzera orientale, saranno analoghe a quelle per la partecipazione della Confederazione alla ferrovia del Gottardo e definitivamente stabilite dai Consigli federali ».

Altra proposta venne presentata dai sigg. Lurati e Pedrazzini del tenore seguente :

« Il Consiglio federale è autorizzato a partecipare con una somma di fr. 2,000,000 alla formazione di un Consorzio, il quale assuma la costruzione della linea Bellinzona-Lugano per il Monte Cenere. — La Società del Gottardo avrà la preminenza sopra un'altra Società per la costruzione di questa linea, solo a pari condizioni relativamente ai mezzi finanziarii ed al periodo di costruzione ».

— In questi ultimi giorni corse per la stampa la notizia che il signor Koller, ispettore della ferrovia del Gottardo avesse data la sua demissione. In seguito a nuove informazioni assunte, la *Neue Zurcher Zeitung* è in grado di dichiarare che questa notizia è senza fondamento.

Il sig. Bridel, ingegnere in capo della ferrovia Giura-Berna-Lucerna, ha declinato la nomina di membro del Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo ; però questo rifiuto non implicherebbe anche quello di una eventuale nomina nella Direzione.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu : dal lato di Göschenen m. 28.90, dal lato di Airolo m. 43.20; in totale m. 72.10, cioè m. 10 30 in media giornaliera.

**Ferrovia Nizza-Cuneo**. — Un telegramma da Parigi, 5, reca :

Un avviso ufficiale spedito al prefetto di Nizza dice che la ferrovia *Nizza-Cuneo* per Sospello era ammessa dal Ministro della guerra, ed era classificata tra le ferrovie da eseguirsi coi tre miliardi votati dal Parlamento francese per l'esecuzione dei progetti del ministro Freycinet.

**Ferrovia Tarvis-Pontebba**. — L'*Economista austriaco* dice di ricevere da persona di sua fiducia la seguente comunicazione, che viene a confermare pienamente quanto da noi fu detto: « Ad onta di quanto fu pubblicato nel *Monitore delle strade ferrate*, egli è un fatto incontrastabile che noi stiamo costruendo a Pontafel (Stazione di confine della Pontebbana sul suolo austriaco) una Stazione, che appena potrà corrispondere ai bisogni dell'Amministrazione austriaca; e che, appunto perciò, l'Italia sarà costretta a costruire per sè una Stazione di confine apposita a Pontebba (Stazione di confine della Pontebbana sul suolo italiano). È innegabile altresì l'altro fatto, che da parte nostra non furono punto incamminate trattative su tale oggetto coll'Italia, quantunque molti indizii provenienti dal Governo italiano facessero prevedere uno scioglimento favorevole ai nostri desiderii. Noi abbiamo adunque, senza fare il minimo tentativo di raggiungere un componimento, pregiudicata la quistione in un senso che è dannoso ai nostri interessi e contrario ai desiderii espressi dalla Camera dei deputati. Del resto, dacchè fu pubblicato quell'articolo nel vostro reputato giornale, sono stati almeno modificati i piani per la Stazione di Pontafel, in modo da poterla eventualmente allargare, e si è sentito in proposito anche il parere degli altri Ministeri, ciò che prima non era punto avvenuto ».

**Ferrovie tedesche** — I giornali tedeschi annunciano che il Direttore generale delle costruzioni, Schneider, è stato nominato direttore generale al Ministero del commercio, in luogo del signor Weisshaupt, e gli è stata affidata la direzione ferroviaria e la sorveglianza delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie private, amministrate dallo Stato.

**Ferrovie rumane**. — Scrivono da Bukarest al *Times* :

La concessione pel compimento della linea da Ploesti a Cronstadt è stata accordata al sig. Guilloux, già direttore delle ferrovie rumane. Le difficoltà politiche e finanziarie prodotte dalla guerra poterono offrire una scusa sufficiente al Governo rumano per non aver mantenuto i suoi impegni coi sigg. Crawley e C.i, i quali hanno sciolto definitivamente il loro contratto. Nondimeno, ora che la guerra è finita, e le finanze dello Stato si trovano in situazione più favorevole, si può sperare che nessuna difficoltà verrà suscitata al nuovo concessionario, e che codesta linea internazionale tanto desiderata verrà aperta all'esercizio per la fine del prossimo anno.

**Ferrovie russe**. — Il *Nuovo Tempo* di Pietroburgo annunzia che una innovazione molto utile e gradevole al pubblico è stata ultimamente inaugurata dalla Direzione della strada ferrata Niccolò, facendo illuminare a gas i vagoni di 1.a e 2.a classe di quella linea. L'apparecchio d'illuminazione consiste in un globo elegante, nel quale arde un becco di gas, che comunica con un serbatoio annesso ad ogni vagone. Quei serbatoj sono riempiti di gas a Pietroburgo ed a Mosca, e la loro capacità è calcolata in modo da poter illuminare durante tutto il tragitto.

## Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma**. — Leggiamo nell'*Opinione* :

Di mano in mano che le case nuove o restaurate sul principio della via del Corso, dalla parte di piazza Venezia, appariscono terminate, risalta maggiormente lo sconcio del taglio fatto del palazzetto Torlonia, il quale, come altra volta notammo, veduto dal Corso, diviene un ingombro che deve essere assolutamente rimosso.

All'Ufficio tecnico municipale si sono avveduti che il taglio della nuova via Nazionale in quel punto ha scoperto alcuni inconvenienti, e vi si vuol rimediare, espropriando il palazzetto Torlonia per intiero ed allineando il palazzo grande dalla parte di S. Romualdo con quello, pure del principe, che ha principio sulla piazza dei SS. Apostoli

Si costruirebbe in questa guisa una spaziosa fronte che, incominciando dalla piazza dei SS. Apostoli, terminerebbe sulla piazza Venezia.

Questo, invero, sarebbe l'unico modo per rendere l'ingresso della via Nazionale più decoroso e bello, e il principe Torlonia, ne siamo persuasi, vi concorrerebbe, facendo opera degna della sua proverbiale munificenza.

Noi sappiamo che si sono iniziate già delle pratiche per riuscire in questo secondo progetto: una delle maggiori difficoltà del quale è che, distruggendo il suddetto palazzette, il principe verrebbe a perdere propriamente le due camere del suo gabinetto particolare, per le quali ha una speciale affezione, come luogo in cui egli passa la più gran parte della giornata da moltissimi anni.

Noi comprendiamo il sagrificio del principe; ma crediamo pure che, trattandosi di un abbellimento della città ch'egli ha, in tante parti, con ricchi edificii decorata, vorrà facilmente intendersi col Municipio per quest'altra oramai indispensabile espropriazione.

**Edifizii scolastici**. — La *Gazz. Uff.* del 24 luglio ha pubblicato il seguente R. Decreto del 18 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge approvata dal Parlamento:

*Art.* 1. Per provvedere alla costruzione, all'ampliamento ed ai risarcimenti degli edifizii esclusivamente destinati ad uso delle scuole elementari, la Cassa dei depositi e prestiti è autorizzata per 10 anni a concedere ai Comuni del Regno mutui ammortizzabili in un periodo di tempo non eccedente 30 anni, sia all' interesse normale stabilito secondo gli articoli 17 della legge 17 maggio 1863 e 17 della legge 27 maggio 1875, sia ad un interesse minore, che potrà essere ridotto fino al due per cento.

*Art.* 2. I Comuni dovranno estinguere i debiti così creati e pagarne gli interessi, con rate annue eguali, calcolate in ragione del tempo concordato per l'ammortizzazione e dell'interesse stabilito.

Lo Stato corrisponderà alla Cassa la differenza fra l'interesse pagato dai Comuni e quello normale. L'onere assunto dal Governo per le concessioni di mutui ad interesse ridotto, che si faranno in ciascun anno, non potrà eccedere lire 50,000.

La somma che risulterà a debito dello Stato sarà iscritta nel bilancio del Ministero della istruzione pubblica.

*Art.* 3. I prestiti ad interesse ridotto (salve le disposizioni delle leggi 17 maggio 1863, n° 1270, e 27 maggio 1875, n° 2802) saranno accordati sulle proposte fatte dal Ministro dell'istruzione pubblica, sentito il parere di una Commissione da nominarsi per Decreto Reale.

*Art.* 4. Fra le domande avanzate, dovranno accogliersi di preferenza, sia nel proporre i prestiti, sia nello stabilire la riduzione dell'interesse, quelle dei Comuni che, per il saggio elevato delle imposte, per le più gravi condizioni economiche e per l'importanza dei lavori commisurata alle esigenze locali della istruzione, avranno dimostrato di essere più bisognosi dello aiuto del Governo.

*Art.* 5. Sarà provveduto alla esecuzione della presente legge per mezzo d'un regolamento da pubblicarsi per Decreto Reale.

— Da una corrispondenza da Padova, 1°, all' *Opinione*, togliamo quanto segue:

Gli edificii scolastici lasciano qui molto a desiderare, stante il difetto d'aria e di luce, nonchè la mala disposizione dei locali e lo spazio troppo angusto dei medesimi.

A ciò sarà in parte provveduto con la decretata costruzione di un grande edificio là dove solevano dettar leggi e comandi i Capitani della gloriosa repubblica. Il disegno è dell'esimio architetto Camillo Boito; ed il lavoro, che importerà un 300 mila lire, compresa l'espropriazione dell'area necessaria all'esecuzione del progetto, fu assunto da un imprenditore milanese. Il nuovo edificio consterà di sedici aule spaziose, in cui staranno a bell'agio da 8 a 900 alunni.

**Navigazione del Lago Maggiore.** — La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 18 luglio p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge che approva la Convenzione stipulata il 27 giugno 1877 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici ed i signori Angelo e Francesco fratelli Mangili, per la concessione ai medesimi del servizio di navigazione a vapore sul Lago Maggiore; nonchè l'atto addizionale stipulato a Roma il 22 giugno 1878.

**Regìa dei tabacchi.** — La *Gazz. Uff.* del 3 corrente ha pubblicato il seguente decreto del Ministro delle finanze, in data 30 luglio p. p.:

Ritenuto che, se fu sempre stretto obbligo della Regìa dei tabacchi l'attenersi, nella fabbricazione dei tabacchi, ai ricettarii ed ai metodi stabiliti, l'obbligo è tanto maggiore ora che, in seguito al decreto 2 febbraio 1878, furono cambiati parecchi tipi di tabacchi lavorati;

Che importa al Governo, come principale interessato nel monopolio, il vedere se siano avvenuti inconvenienti, e se questi inconvenienti provengano da difetto di metodi di esecuzione o di stagionatura dei prodotti;

Che è quindi indispensabile lo esaminare i metodi di fabbricazione, come sono seguìti nelle Manifatture, le qualità delle foglie adoperate, la conservazione e stagionatura dei prodotti;

Visto l'art. 26 della Convenzione 25 luglio 1868, approvata con legge del 24 agosto dello stesso anno,

Determina:

*Art.* 1. È nominata una Commissione, con incarico di recarsi presso le diverse Manifatture del Regno, per esaminare come si proceda nella lavorazione dei tabacchi, se le foglie adoperate sieno di buona qualità, se siano osservati i ricettarii attualmente prescritti, e per indicare i temperamenti da adottarsi per togliere i difetti che attualmente esistessero, onde migliorare i prodotti delle nostre Manifatture.

*Art.* 2. La Commissione è composta dei signori:

Cav. Garbarino Giuseppe, ispettore centrale di 1ª classe nel Ministero delle finanze;

Cav. Taberna Carl'Alberto, capo d'ufficio reggente alla Delegazione governativa dei tabacchi;

Cav. Morosini nob. Pietro, capo-divisione presso l'Amministrazione centrale della Regìa cointeressata dei tabacchi.

*Art.* 3. Nella esecuzione dell'affidatole incarico, la Commissione si atterrà alle istruzioni che sono annesse al presente decreto.

*Art.* 4. Essa dovrà compiere la ispezione delle Manifatture, ultimare i suoi studii e presentare la sua relazione al Ministero entro il mese di ottobre del corrente anno.

*Art.* 5. Il Direttore generale delle gabelle è incaricato di curare la esecuzione del presente decreto.

**Legislazione telegrafica.** — La Commissione incaricata degli studii per un progetto di legislazione telegrafica pose termine nello scorso giugno al suo lavoro. Il presidente di quella Commissione, on. Borgatti, vice-presidente del Senato del Regno, ha ricevuto testè dal Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, una lettera di elogio e ringraziamento per l'opera intelligente e sollecita della Commissione medesima, che tradusse in atto il proprio mandato con tutta soddisfazione del Governo.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La notizia che la Società delle Meridionali abbia disdetto la Convenzione, in virtù della quale essa si trasformava in Società d'esercizio per la rete Adriatica, ha influito a rendere nullo, nella scorsa settimana, il mercato delle Azioni Meridionali, quotate a stento sul 340 al 338, poi a 341 per fine agosto. Le Obbligazioni relative si tennero sul 252 e 353 contanti e 254 fine mese. I Boni stazionarii a 570.50.

Le Sarde, della serie A, trattate a 252.50 a 253; quelle della serie B, a 249 e 250 — Le Pontebbane si aggirarono sul 235 — L'Alta Italia sul 263 — Le Vittorio Emanuele sul 260.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 172 e 171; le Obbligazioni a 241 e 242; le Vittorio Emanuele a 244 e 247. Le Azioni Ferrovie Romane a 75; le Obbligazioni a 270.

## ESTRAZIONI

**Prestito Nazionale 1866** — La Direzione generale del Debito pubblico annuncia quanto segue:

Col 16 settembre dovrebbe aver luogo presso la Direzione generale del Debito pubblico la *ventiquattresima* estrazione dei premii semestrali stabiliti per le iscrizioni del Prestito Nazionale creato col R. Decreto 28 luglio 1866, n. 3108. Senonchè, dovendo effettuarsi il trasferimento degli Ufficii di questa Direzione generale nella Capitale del Regno entro il susseguente mese di ottobre, non potrebbesi dagli Ufficii stessi provvedere pel pagamento dei premii che le venissero richiesti nel mese stesso. Conseguentemente, consenziente il Ministero del tesoro, fu stabilito che l'estrazione suddetta abbia ad aver luogo il giorno 16 del corr. agosto.

I premii da ripartirsi pel semestre al 1° ottobre p. v. sulle 3,532,320 iscrizioni sono:

| N. | | | | | L. |
|---|---|---|---|---|---|
| N. | 1 | da L. | 100,000 | L. | 100,000 |
| » | 2 | da » | 50,000 | » | 100,000 |
| » | 40 | da » | 5,000 | » | 200,000 |
| » | 100 | da » | 1,000 | » | 100,000 |
| » | 200 | da » | 500 | » | 100,000 |
| » | 5359 | da » | 100 | » | 535,900 |
| N. | 5702 | | | L. | 1,135,900 |

L'estrazione avrà luogo, secondo il solito, a combinazione numerica, e sarà *individuale* pei premii di L. 100,000 Per gli altri premii avrà luogo per *gruppi d'iscrizione aventi cifre finali identiche* per ogni singola combinazione numerica, completandosi l'estrazione di ogni categoria di premii, quando occorra, con sorteggi individuali.

Il risultato dell'estrazione sarà pubblicato con successiva notificazione.

Il pagamento dei premii avrà luogo a cominciare dal giorno 1° ottobre p. v.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Credito Siciliano.** — Dal 2 corr. si pagano agli azionisti L. 50 per azione, come 1° riparto: in Torino, presso la Banca di Torino; in Palermo e Messina, presso le sedi del Credito stesso.

## Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 13 corr., presso la Prefettura di Caserta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di bonifica della piana di Fondi e Monte S. Biagio, in diminuzione dell'importo di L. 57,635.59, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 14 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, per l'appalto della costruzione di un ponte sul fosso dell'Elce e correzione dell'adiacente strada Aurelia, in diminuzione della somma di L. 53,234.67, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 750 in moneta o biglietti di Banca.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Udine, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione del Macello pubblico, in diminuzione della presunta somma di L. 93,825.03. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di complemento del nuovo braccio di fabbricato nel già Convento dei Cappuccini in Girgenti ed altri lavori relativi, ad uso del 60° Distretto militare, per il presunto importo di lire 70,000. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco della strada nazionale da Giulianova a Sparanise per Aquila, compreso fra Badipetto e le Capanne dell'Ortolano, della lunghezza di m. 11,800. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 12,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di restauro della strada nazionale dei Giovi, tra Pontedecimo e Pietra Pertusa, in diminuzione della somma di L. 34,546.68, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4500 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di completamento del tronco della strada provinciale da Rogliano per Parenti alla Fontana di Piazza, compreso fra Parenti e la Fontana di Piazza, della lunghezza di m. 9198.19, in diminuzione dell'importo di lire 69,138.30, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Frascati (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che da Frascati va alla provinciale Casilina, della lunghezza di m. 8456.90, per la somma di L. 26,174.85. Deposito interinale L. 700 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1500, id. o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto pella quadriennale manutenzione della strada provinciale Contursi-Gange; della lunghezza di chil. 24.405, per l'annuo canone di L. 13,000. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 13,000 *in denaro*, o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 429,821.15 | 297.25 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 398,171.74 | 275.36 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 31,649.41 | + 21.89 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 9,225,746.53 | 6,380.18 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 10,628,508.09 | 7,350.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,402,761.56 | — 970.10 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 142,650.10 | 124.37 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,094.— | 95,222.57 | 87.04 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 53.— | + 47,427.53 | + 37.33 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,143,67 | 3,435,049.43 | 3,003.53 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,079.09 | 3,271,435.58 | 3,028.85 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 63.58 | + 163,613.85 | — 25.32 |

## Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 517,176.97 | 16,274.30 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 562,412.45 | 17,816.17 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 45,235.48 | 1,541.80 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 maggio 1878 . | 1,648 | 10,379,613.93 | 16,420.56 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 10,235,076.45 | 16,211.60 |
| Aumento . . . . . . . | — | 144,537.48 | 208.96 |
| Diminuzione . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di giugno* 1878

| | | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di giugno | grande velocità | 38,116.30 | 14,979.10 | 7,988.99 |
| | piccola velocità | 4,237.06 | 310.05 | 3,705.90 |
| | Prodotti totali | 42,353.36 | 15,289.15 | 11,694.89 |
| Prodotti del mese di aprile | grande velocità | | | |
| | piccola velocità | | | |
| | Prodotti totali | | | |

# ANNUNZI



## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

## *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Il Consiglio di amministrazione, di conformità all'art. 38 degli statuti sociali, ha l'onore di convocare i signori azionisti in assemblea generale straordinaria per il giorno 31 del prossimo mese d'agosto, all'ora 1 pomeridiana, negli uffici della Società in Roma, via Due Macelli, n. 78.

Tutti i signori azionisti possessori almeno di 30 azioni i quali ne avranno fatto il deposito 10 giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea avranno diritto di assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all'assemblea dovranno aver depositato le loro azioni non più tardi delle ore tre pomeridiane del giorno 21 del suddetto mese d'agosto presso i seguenti stabilimenti:

**Roma,** presso la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
**Firenze,** id. id. id.
**Torino,** id. id. id.
**Genova,** id. id. id.
**Milano,** presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
**Venezia,** id. id. id.
**Napoli,** id. id. id.
**Palermo,** id. id. id.
**Bologna,** id. id. id.
**Parigi,** presso i signori A. J. Stern e C.
**Londra,** presso i signori Stern Brothers.
**Berlino,** presso i signori R. Warschauer e C.
**Ginevra,** presso i signori Bonna e C.
**Francoforte S|M.,** presso il sig. Jacob S. H. Stern.

### Ordine del giorno.

1. Comunicazioni riguardanti la Convenzione del 14 dicembre 1877 approvata nell'assemblea generale straordinaria del 2 febbraio p. p. e relative deliberazioni.
2. Nomina di un amministratore.

Roma, 29 luglio 1878.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 14 Agosto 1878 N.° 33.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**



SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Strade Ferrate Romane. Relazione del Consiglio d' amministrazione all' Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1878 (Fine) — *Le ferrovie inglesi nel* 1877 — *I lavori del Tevere — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE *del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 27 giugno* 1878.

(*Continuazione e fine* — V. N. 32).

III. — COSTO DELL'ESERCIZIO.

*Parallelo delle spese, secondo la loro distinzione in ordinarie e straordinarie.* — Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio delle linee sociali nel 1877 ascesero complessivamente alle seguenti cifre:

| | In totale | per Chilom. lineare | per Chilom. treno |
|---|---|---|---|
| Rete italiana . . | L. 14,558,234.09 | 11,409.28 | 3.18 |
| Rete Romana . . | » 4,968,585.44 | 15,673.77 | 3.89 |
| Reti riunite . . . | » 19,526,819.53 | 12,257.88 | 3.34 |

Nel 1876 la spesa di esercizio fu per le reti riunite di L. 20,104,293.57, equivalenti a L. 12,620.40 per chilometro lineare, ed a L. 3.55 per chilometro-treno.

Confrontando quindi il costo complessivo dell'esercizio delle due annate, si riscontra nel 1877 una diminuzione di spesa di L. 577,474.04 nel totale, di L. 362.52 per chilometro lineare, e di L. 0.21 per chilometro-treno.

Le spese ordinarie dell'esercizio 1877 furono le seguenti:

| | In totale | per Chilom. lineare | per Chilom. treno |
|---|---|---|---|
| Rete italiana . . | L. 13,341,572.06 | 10,455.78 | 2.92 |
| Rete Romana . . | » 4,323,444.31 | 13,638.63 | 3.38 |
| Reti riunite . . | » 17,665,016.37 | 11,089.15 | 3.02 |

Le spese straordinarie furono:

| | In totale | per Chilom. lineare | per Chilom. treno |
|---|---|---|---|
| Rete italiana . . . | L. 1,216,662.03 | 953.50 | 0.27 |
| Rete Romana . . . | » 645,141 13 | 2,035.14 | 0.50 |
| Reti riunite . . . | » 1,861,803.16 | 1,168.73 | 0.32 |

Nell'anno 1876 le spese ordinarie per le reti riunite ascesero a L. 17,302,809.01, cioè in media a L. 10,861.79 a chilometro lineare, ed a L. 3.06 a chilometro-treno. Le spese straordinarie furono nel detto anno di L. 2,801,484.56, e così L. 1,758.61 per chilometro lineare, e L. 0.49 per chilometro-treno.

Facendo pertanto il confronto tra le spese delle due annate, resulta che nel 1877 le spese odinarie aumentarono, di fronte dell'anno 1876, di L. 362,207.36, mentre le straordinarie diminuirono di L. 939,681.40: d'onde la differenza di L. 577,474.04 in meno nel totale, e di L. 362.52 nella media chilometrica lineare.

Nella spesa media del chilometro-treno essendosi avuta una diminuzione di L. 0.04 per la parte ordinaria, e di L. 0.17 per la parte straordinaria, la diminuzione complessiva ascende a L. 0.21 per chilometro-treno.

*Confronto delle spese ordinarie e straordinarie nei diversi servizii.* — La repartizione delle spese ordinarie e di quelle straordinarie fra i diversi servizii e le differenze in confronto dell'anno precedente risultano dai due prospetti seguenti:

*Spese ordinarie.*

| TITOLI DEL BILANCIO | 1877 | 1876 | 1877 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | in più | in meno |
| Amministraz. generale . | 1,407,087.88 | 1,351,909.88 | 55,178.00 | » |
| Movimento e Traffico . . | 5,893,817.71 | 4,503,540,26 | 390,277.45 | » |
| Telegrafo . . . . . . . . . | 318,677.29 | 308,045.57 | 10,631.72 | » |
| Manten. e Sorveglianza . | 5,333,191.26 | 5,438,191.78 | » | 105,000.52 |
| Trazione e Mat. Mobile . | 5,712,242.23 | 5,701,121.52 | 11,120.71 | » |
| Totale L. | 17,665,016.37 | 17.302,809.01 | 467,207.88 | 105,000.52 |
| Detraendo la differenza in meno di . . . . L. | | | 105,000.52 | » |
| Resta un aumento effettivo nel 1877 di . . L. | | | 362,207.36 | » |

*Spese straordinarie.*

| TITOLI DEL BILANCIO | 1877 | 1876 | 1877 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | in più | in meno |
| Amministraz. generale . | 65,158.96 | 97,763.45 | » | 32,604.49 |
| Movimento e Traffico . . | 59,219.79 | » | 59,219.79 | » |
| Telegrafo . . . . . . . . . | 5,086.87 | 2,920.00 | 2,166.87 | » |
| Manten. e Sorveglianza . | 1,732,337.54 | 2,700,801.11 | » | 968,463.57 |
| Trazione e Mat. Mobile . | » | » | » | » |
| Totale L. | 1,861,803.16 | 2,801,484.56 | 61,386.66 | 1,001,068.06 |
| Detraendo la differenza in più . di . . . . . L. | | | » | 61,386.66 |
| Resta una diminuzione effettiva nel 1877 di L. | | | » | 939,681.40 |

A maggiore schiarimento delle differenze che si riscontrano fra le spese delle due annate suddette, noi crediamo opportuno di corredare delle seguenti brevi illustrazioni i dati contenuti nel suballegato F del bilancio, colla distinzione per capitolo e per articolo delle spese medesime, e colle respettive medie per chilometro lineare e per chilometro-treno.

*Amministrazione generale.* — Nel titolo del Bilancio riguardante questo ramo di servizio, si riscontra nel 1877 un aumento di spesa di L. 22,573.51, corrispondente a L. 14.17 a chilometro-treno, avendo questa spesa raggiunto nel 1877 la cifra di L. 924.20 a chilometro lineare, mentre nel 1876 fu soltanto di L. 910.03.

Contribuirono principalmente a questa maggiore spesa il miglioramento di condizioni di alcuni impiegati e la riorganizzazione del servizio della Cassa. Devesi poi tener conto anche di una maggiore spesa sostenuta per indennità di incendio corrisposte in via di transazione.

*Movimento e traffico.* — Pel servizio del Movimento e Traffico la spesa media chilometrica lineare è salita nel 1877 a L. 3,109.25 e quella per chilometro-treno a L. 0.85; si è avuto quindi un aumento di L. 282.16 nella prima, e di L. 0.05 nella seconda, a fronte dell'anno precedente.

La maggiore percorrenza dei treni doveva naturalmente portare un aumento di spesa in questo ramo di servizio.

Ma, oltre a quello derivato da un tal fatto, si è verificato anche un sensibile aumento di spese per la riorganizzazione del personale dei frenatori e dei deviatori, per miglioramento di condizioni del personale in genere, per concorso della Società nella spesa che il personale stesso ha dovuto sopportare onde provvedersi della nuova uniforme.

Anche le spese per illuminazione presentano un aumento a fronte del 1877, a cagione del rialzo nei prezzi dell'olio.

Vuolsi infine notare che il bilancio del 1877 è pure gravato delle somme corrisposte per indennità commerciali, riferentisi a trasporti effettuati negli anni precedenti, delle quali spese non si è potuto fare l'imputazione ai Bilanci relativi, in mancanza dei dati necessarii per conoscere a chi dovesse addebitarsi il loro importo.

*Telegrafi.* — La Società ha speso nel 1877 per il servizio telegrafico L. 203.24 per chilometro lineare e L. 0.05 per chilometro-treno.

Questa spesa, confrontata con quella del 1876, presenta un aumento di L. 8.04 per chilometro lineare ed un aumento insensibilissimo per chilometro-treno.

Cause principali di tale aumento di spesa furono la sistemazione dell'Ufficio di Roma, il miglioramento di condizione di varii impiegati, il mantenimento per tutto l'anno 1877 di un filo posto da Colle Salvetti a Civitavecchia e da Grosseto a Montepescali, che figurava per sole 117.68 lire nel bilancio del 1876.

Al 31 dicembre 1877, la Società possedeva 158 Uffici telegrafici, cioè due in più dell'anno precedente. In 128 di questi Uffici si fece servizio per tutto l'anno anche per lo Stato e pei privati.

Il lavoro totale del servizio telegrafico ascese nel 1877 a N. 1,614,487 telegrammi, con una differenza in meno di 141,292 telegrammi in confronto del lavoro fatto nell'anno 1876. Dei detti telegrammi ne furono trasmessi per esclusivo servizio della ferrovia N. 506,301, con una diminuzione di N. 50,292 sopra i telegrammi corrispondenti del 1876.

Dal servizio fatto pei privati la Società ha ricavato un utile di L. 109,255.63; quindi, se dalla cifra di 323,764.16, rappresentante nel bilancio del 1877 il totale della spesa del servizio telegrafico, si detrae il detto profitto, la vera spesa riducesi a L. 214,508.53, che equivale a quella di lire 1,357.64 per ciascun Ufficio, con una differenza in più di L. 113.45 in confronto dell'anno 1876.

Se i dispacci di ferrovia fossero stati tassati a tariffa all'atto dell'accettazione, la Società avrebbe dovuto spendere in media L. 1.846 per ciascuno di essi. Invece la spesa media di un dispaccio resulta di sole L. 0.423. Ciò significa che, possedendo un servizio telegrafico suo proprio, l'Amministrazione ha risparmiato la spesa di L. 721 mila all'incirca, che altrimenti avrebbe dovuto sostenere per l'esigenze di questo indispensabile ramo di servizio.

*Mantenimento e sorveglianza.* — Nel 1877 la spesa media incontrata per questo servizio ascese a L. 4,435.36 per chilometro lineare ed a L. 1.21 per chilometro-treno; si ebbe quindi una diminuzione di L. 673.86 e di L. 0.23 sui rispettivi dati del 1876.

Hanno contribuito a tale economia il ribasso verificatosi nei prezzi dell'acciaio e del ferro, e la minore quantità delle ruotaie che è stato necessario di mettere in opera nel 1877 in confronto all'anno precedente.

Si è pure ottenuto un risparmio nelle spese per traverse nuove e per lavori di trincee e rilevati.

*Trazione e materiale mobile.* — La spesa chilometrica lineare di questo servizio essendo stata nel 1877 di 3,585.83 lire, supera per L. 6.97 quella del 1876, che fu di 3,578.86 lire. Però si ebbe una diminuzione di L. 0.03 a chilometro-treno, essendo stata questa spesa di L. 0.97 nel 1877 e di L. 1.00 nel 1876.

Ciò significa che nel 1877 si è avuto nella spesa di questo servizio un vero e proprio risparmio, se si tiene conto della maggiore quantità di chilometri utili percorsi.

La notevole economia sul capitolo *Combustibili* deriva in massima parte dal minor prezzo dei carboni, ma vi ha anche contribuito il minor consumo ottenutosi per le migliorate condizioni delle nostre locomotive.

Dai prospetti seguenti rileverete i dati di dettaglio relativi al consumo dei combustibili ed alle altre spese del servizio della trazione e del materiale mobile.

*Combustibili consumati nell'anno* 1877 *per l'alimentazione delle locomotive.*

| QUALITA' | Quantità | | Prezzo medio | Importo |
|---|---|---|---|---|
| Carbon fossile in pani . . . . . K. | 51,029,076 — | Per ogni tonnellata | 39.1695 | 1,998,783.83 |
| Coke . . . . . . . . . . . . . . . » | 6,447,741.— | | 29.1488 | 187,944.08 |
| Carbone in polvere . . . . . . . . » | 283,708.— | | 42.1814 | 11,967.21 |
| Lignite . . . . . . . . . . . . . . » | 6,095,005.— | | 13.6379 | 83,123.32 |
| Legna di quercia da ardere . . » | 10.544.50 | Per ogni stero | 4.2145 | 44,440.29 |
| Id. di traverse vecchie . . . . » | 4,697.33 | | 2.9306 | 13,765.90 |
| Id. zeppe vecchie . . . . . . . » | 37.— | | 2 » | 74.— |
| Id. in frantumi . . . . . . . . . » | 59.50 | | 3 » | 178.50 |
| Fasci di stipa . . . . . . . . . . » | 169,284.— | p0I0 | 8.4544 | 14,311.93 |
| | | | (1) Totale L. | 2 351,589.06 |

(1) Questa spesa supera quella di L. 1,940,208.34, addebitata al servizio della Trazione nelle spese dell'anno, perchè essa comprende anche quella del combustibile per le manovre e per i treni materiali, addebitata ai Servizii del Movimento e del Mantenimento, nonchè quella del combustibile consumato per l'esercizio delle linee Pisa-Colle Salvetti, Terontola-Chiusi e Falconara-Ancona.

*Dettaglio delle spese del Servizio della Trazione e del Materiale mobile fatte nell'anno* 1877.

| INDICAZIONE DEI CONTI | CHILOMETRI TRENI 5,851,381 | | |
|---|---|---|---|
| | Spese nette | per 0I0 | Costo per chilom. treno |
| Condotta . . . . . . . . . . . . L. | 832,971.76 | 14,582 | 0.1423 |
| Combustibile . . . . . . . . . . » | 1,940,208.34 | 33,966 | 0.3316 |
| Servizio dell'acqua . . . . . . . » | 75,871.54 | 1,328 | 0.0130 |
| Illuminazione e ungimento locomotive » | 575,101.83 | 6,567 | 0.0641 |
| Ungimento, pulitura e piccolo mantenimento dei veicoli . . . . . . . . » | 257,337.06 | 4,505 | 0.0440 |
| Riparazione locomotive . . . . . . » | 396,340.11 | 10,440 | 0.1019 |
| Id. vetture . . . . . . . . » | 293,457.03 | 6,888 | 0.0672 |
| Id. vagoni . . . . . . . . » | 374,813.79 | 6,562 | 0.0641 |
| Spese generali . . . . . . . . . . » | 866,140.77 | 15,162 | 0 1480 |
| Totale L. | 5,712,242.23 | 100,000 | 0.9762 |

N.B. Nel percorso suddetto non è compreso quello fatto coi treni materiali per conto Magazzino in chilometri 26,078, nè il servizio complementare.

### IV. — Prodotti netti dell'esercizio.

Fatta così l'analisi, tanto dei prodotti che delle spese dell'esercizio 1877, e il relativo confronto con quello precedente, non ci resta che riassumere sì gli uni che le altre, per poterne dedurre il prodotto netto.

Senza tener conto dei prodotti fuori traffico, abbiamo ottenuto nel 1877 un introito lordo per le reti riunite di . . . . . . . . . . . . . . L. 26,502,405.42
quello medio chilometrico lineare di . . » 16,636.79
e quello per chilometro-treno di . . . » 4.53
mentre le spese ordinarie dell'esercizio furono in totale . . . . . . . . . L. 17,665,016.37
per chilometro lineare . . . . . . . . » 11,089.15
e per chilometro-treno . . . . . . . » 3.02

Ora, se ai prodotti lordi del traffico si aggiungono quelli fuori traffico, l'introito totale ammonta a . . . . . . . . » 26,808,187.11
quello medio chilometrico lineare a . . » 16,828.74
quello per chilometro-treno a . . . . » 4.58

Cumulando pure le spese ordinarie colle straordinarie, abbiamo la spesa totale di . . . . . . . . . . . . . . . L. 19,526,819.53
quella media chilometrica lineare di . . » 12,527.89
quella per chilometro percorso di . . . » 3.34

Facendo quindi la voluta deduzione delle spese dai prodotti lordi, rimane un prodotto netto di L. 7,281,367.58, corrispondente in media a L. 4570.85 a chilometro lineare, in confronto di quello di L. 4,320.40 ottenutosi nel 1876, ed a L. 1.24 a chilometro-treno, mentre nel 1876 questo prodotto è stato di L. 1.21. Si ebbe adunque nel 1877 un maggior prodotto netto di L. 250.45 a chilometro lineare e di L. 0.03 a chilometro-treno.

### V. — Linee estranee alla rete sociale.

*Linea Terontola-Chiusi.* — L'esercizio di questa linea, in base della Convenzione 14 novembre 1875, ha procurato alla nostra Società il lucro di L. 27,923.93. Ma questa somma, la quale comprende anche il compenso per la prestazione del materiale mobile, è ben lungi dal compensare la perdita che ha dovuto subire la Società per la deviazione del traffico da una parte delle sue linee, in conseguenza dell'apertura della nuova ferrovia.

*Linea Pisa-Colle Salvetti.* — Non possiamo far conoscere il resultato dell'esercizio di questa linea, perchè non è ancora stata stipulata colla Provincia di Pisa una Convenzione, che ne stabilisca i correspettivi. Noi dobbiamo quindi continuare l'incasso dei prodotti di detta linea, salvo a repartirli colla Provincia nella misura che sarà in seguito concordata.

*Tronco Falconara-Ancona.* — L'esercizio in comune colla Società delle Ferrovie Meridionali di questo tronco presenta un disavanzo di L. 41,771.74, essendo il medesimo gravato, non solo della spesa di pedaggio, ma ancora di quelle relative al servizio delle Stazioni di Falconara e Ancona, che sono assai gravi, se si considera la brevità del tronco a cui devono imputarsi.

*Prodotto delle linee anzi indicate.* — Il seguente prospetto indica i prodotti delle sovraindicate tre linee durante l'anno 1877:

| TITOLI D'INTROITO | | Terontola Chiusi | Pisa Colle Salvetti | Falconara Ancona |
|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . | L. | 196,339.80 | 105,924.38 | 43,906.22 |
| Bagagli e Cani . . . . . . . . | » | 16,447.52 | 4,914.52 | 1,039.77 |
| Merci a G. V. . . . . . . . . | » | 30,288.03 | 15,979.87 | 2,840.66 |
| Merci a P. V. . . . . . . . . | » | 69,350.76 | 63,351.30 | 33,701.65 |
| Veicoli e bestiame a G. V. . . . . | » | 5,815.74 | 637.04 | 73.78 |
| Id. id. a P. V. . . . . . | » | » | 2.25 | 69.02 |
| Prodotti varii . . . . . . . . . | » | 127.99 | » | 1,080.25 |
| Totale . . . | L. | 315,368.85 | 190,809.36 | 82,711.35 |
| Media chilometrica | | 10,874.79 | 12,720.62 | 9,190.15 |

## Conclusione.

Questi sono, o Signori, i resultati del Bilancio sociale dell'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1877, e questi resultati abbiamo fiducia che saranno da voi trovati soddisfacenti; talchè non dubitiamo che, conforme venne a voi proposto dagli onorevoli Sindaci, vorrete dare al detto Bilancio la vostra approvazione.

Ecco pertanto trascorso un altro esercizio, senza che a noi sia concesso di potervi annunziare qualche cosa di preciso intorno alla prossima conversione in legge della Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873.

Se, come negli anni scorsi, dobbiamo rimpiangere questa condizione anormale in cui noi ci troviamo, a malgrado delle premure che il Consiglio non ha omesso di fare presso tutti i Ministeri che si sono succeduti, per spingere il R. Governo ad una soluzione definitiva, tal condizione ci riesce oggi anche maggiormente dolorosa, dacchè la iniziativa presa allo stesso scopo presso il Governo da alcuni Azionisti potrebbe essere interpretata quale un indebolimento della confidenza che avete avuto sempre in noi e nella quale era ed è la nostra forza; mentre il Consiglio niun mezzo ha trascurato mai per tutelare l'interesse dei suoi amministrati in quel modo che per lui soltanto può efficacemente adoperarsi, col mantenersi cioè sempre fedele al mandato affidatogli e che trovasi chiaramente delineato nei voti dell'Adunanza generale.

E di vero, nel 1873, adempiendo all'incarico ricevuto nella seduta dei 18 settembre di detto anno, egli stipulava col R. Governo la Convenzione di riscatto alle condizioni da voi accettate, e non mancava di esprimere il voto da voi in quella seduta solennemente emesso, perchè nelle possibili future combinazioni per provvedere all'esercizio della rete sociale fosse lasciata ai nostri Azionisti la facoltà di prendervi parte.

Pochi mesi dopo firmata la Convenzione per il riscatto delle Strade Ferrate Romane, i ministri Minghetti e Spaventa la presentarono al Parlamento in unione ad altra, che affidava alla Società delle Ferrovie Meridionali l'esercizio delle linee riscattate.

Non avendo questo progetto incontrato favore presso la Commissione della Camera dei Deputati incaricata di esaminarlo, fu lasciato cadere; ed i predetti Ministri, procedendo per altra via, nell'anno successivo presentarono al Parlamento la nostra Convenzione, insieme ad altre stipulate con le Società dell'Alta Italia e delle Meridionali, proponendo l'esercizio governativo per tutte quante le strade ferrate del Regno.

È noto come, a proposito di questo progetto di legge, nascesse una crisi politica, che portò al Governo altri Ministri, naturalmente avversi al sistema propugnato dai loro predecessori. Essi ripresero lo studio dell'ordinamento del servizio ferroviario, nel concetto di affidarne l'esercizio alla industria privata.

Il Ministero Depretis compiva il suo lavoro nel novembre scorso, e lo sottoponeva alla sanzione del Parlamento.

Durante il periodo che trascorse dal 18 marzo 1876 al novembre 1877, la vostra Amministrazione non rimase inoperosa; ed ottenne che, per quanto era possibile, fosse soddisfatto al voto espresso dai nostri Azionisti, nel concetto che fosse loro lasciata facoltà di prender parte alla nuova combinazione; essa inoltre ebbe cura di stipulare l'atto addizionale in conformità delle vostre deliberazioni.

Gli avvenimenti, che si succederono al principio del corrente anno, impedirono che quel progetto fosse discusso; ed un nuovo Ministero sorto alla fine di marzo dell'anno corrente, anzichè chiederne l'approvazione, presentò al Parlamento un progetto di legge per la nomina di una Commissione di studio o di inchiesta, che riferisse intorno al grave argomento.

Senza disconoscere quanto quella decisione rendesse più difficili le nostre condizioni e quasi impossibile una soluzione immediata e speciale per noi, il vostro Consiglio pur non ristette dalle sue pratiche; e nel documento (*Allegato* 2), la cui copia è allegata negli atti che vi si sottomettono, è il risultato per noi sortito su questo mutato terreno.

Non è certamente nè definitivo, nè quale la lunga aspettativa, causa principale di tanta agitazione, ci dà dritto a reclamare. Pur noi, perdurando nella nostra via, prendiamo atto, fiduciosi delle assicurazioni in quello contenute.

Da questo breve cenno intorno alle fasi succesive per le quali è passato il problema del riordinamento delle Strade Ferrate nel paese, rileverete facilmente per quali ragioni e come non fosse in potere dell'Amministrazione sociale di ottenere una sollecita sanzione della Convenzione di riscatto. Ciò non pertanto il Consiglio e la Direzione non trascurarono mai alcuna occasione, nè alcun mezzo per rappresentare al Governo la necessità e il dovere di uscire dalla presente situazione anormale piena di pericoli, e che, giovando a nessuno, nuoce ai moltissimi interessi che si rilegano alla definitiva sistemazione della Società delle Strade Ferrate Romane. A scongiurare i pericoli che si facevano sempre più incalzanti per la continuata sospensione del pagamento degli interessi sulle Obbligazioni sociali, provvide il Governo con la legge per la loro conversione in Rendita pubblica; per l'altra parte, mentre tutti i Ministri che si sono succeduti riconobbero la giustezza dei lamenti che loro si facevano, opinarono unanimi del pari che non si potesse, nè si dovesse scindere la Convenzione di riscatto delle Ferrovie Romane da un progetto per l'esercizio delle medesime, che fosse in accordo col riordinamento generale del servizio ferroviario in Italia.

Signori

Il Consiglio ha la coscienza di avere usato tutti i mezzi che erano in suo potere per fare al Governo le maggiori premure affinchè la Convenzione del 17 novembre 1873 venisse convertita in legge; e, per quanto le sue pratiche non siano state coronate da successo, ritiene che la via da esso seguita fosse la sola praticabile, corrispondente alle deliberazioni delle precedenti Assemblee. Esso confida perciò di ottenere la vostra piena approvazione e di essere così confortato a perseverare nella medesima via, finchè non abbia raggiunto la meta da tutti concordemente desiderata.

## LE FERROVIE INGLESI NEL 1877

Il *Board of Trade* ha or ora pubblicato la statistica delle ferrovie della Gran Brettagna per il 1877. Essendo questa una pubblicazione ufficiale, crediamo utile di riferirne un estratto.

La lunghezza totale delle strade ferrate del Regno-Unito, al 31 dicembre 1877, era di 17,077 miglia (il miglio è di 1609 metri), di cui 9,235 a doppio binario, e 7,842 a binario semplice. Lo sviluppo ferroviario alla fine del 1876 non era che di 16,872 miglia, per cui nel 1877 si ebbe un aumento di 205 miglia.

Il capitale autorizzato ammontava a st. L. 559,699,466 in Azioni ordinarie, ed a L. 197,687,362 in prestiti ed Obbligazioni, cioè in totale L. 757,386,828. In quanto al capitale versato, ammontava a st. L. 674,059,048 soltanto, cioè L. 502,089,386 in Azioni (ordinarie, garantite e privilegiate), e L. 171,969,662 in prestiti ed Obbligazioni.

Se si confronta questo capitale versato con la lunghezza delle linee, si trova che la media del costo per miglio era, alla fine del 1877, di st. L. 39,472, ovvero franchi 986,800.

È interessante, a tale proposito, notare l'aumento della media del costo del miglio da 17 anni in qua. Esso non ha cessato d'aumentare, ed ecco la progressione seguita dal 1854 in poi:

1854 st. L. 34,523 — 1860, L. 33,368 — 1865, L. 34,275 — 1870, L. 35,106 — 1875, L. 37,833 — 1876, L. 39,012 — 1877, L. 39,472.

I prodotti lordi dei tre ultimi anni, in rapporto col capitale versato e con lo sviluppo in miglia, furono i seguenti:

| Anni | Capitale versato | Miglia | Prodotti lordi |
|---|---|---|---|
| 1875 | st. L. 630,223,494 | 16,658 | st. L. 61,237,000 |
| 1876 | » 658,214,776 | 16,872 | » 62,215,775 |
| 1877 | » 674,059,048 | 17,077 | » 62,973,328 |

Si vede da ciò che, malgrado le crisi, se il capitale versato è aumentato, il prodotto lordo ha seguito una progressione corrispondente. È però da notare che, mentre di ordinario il più forte aumento proviene dalle merci, questa volta si ebbe il contrario, dovendosi attribuire specialmente ai viaggiatori il mantenimento della progressione. L'anno scorso le merci rappresentavano il 54.17 0[0 del traffico totale, e vi fu un tempo in cui raggiunsero il 55 0[0.

Confrontando il prodotto totale, rispettivamente col prodotto dei viaggiatori e con quello delle merci, vediamo che la proporzione si stabilisce come segue pei tre ultimi anni:

| Anno | Viaggiatori | Merci | Numero dei viaggiatori |
|---|---|---|---|
| 1875 | 41.99 p. 0[0 | 54.33 p. 0[0 | 506,975,234 |
| 1876 | 42.05 » | 54.25 » | 538,287,295 |
| 1887 | 42.13 » | 54.17 » | 551,593,654 |

Ecco ora l'ammontare del beneficio netto, in rapporto col capitale versato; e l'ammontare delle spese d'esercizio, le quali, pei suddetti tre anni, ascesero esattamente al 54 0[0 dei prodotti:

| Anno | Beneficio | Proporzione col capitale versato | Spese d'esercizio |
|---|---|---|---|
| 1875 | st. L. 28,016,272 | 4.45 0[0 | L. st. 33,220,728 |
| 1876 | » 28,680,266 | 4.36 » | » 33,535,509 |
| 1877 | » 29,115,350 | 4.32 » | » 33,857,978 |

È da osservare che nel 1874 la proporzione delle spese d'esercizio coi prodotti era del 55 0[0; nel 1873, del 53 0[0; nel 1872, del 49 0[0; e soltanto del 47 0[0 nel 1871. Questa ultima proporzione rappresenta il costo medio *minimo* di esercizio delle strade ferrate inglesi.

Noteremo finalmente che, se l'aumento del capitale ha contribuito alla diminuzione dei dividendi distribuiti, vi ha pur molto contribuito l'aumento delle spese d'esercizio.

Da un altro punto di vista, dai prospetti del *Board of Trade* risulta che l'aumento del capitale è proporzionalmente più considerevole di quello dei prodotti dei viaggiatori e delle merci, e dei prodotti lordi. D'altra parte, le spese d'esercizio aumentarono meno sulle linee inglesi che sulle scozzesi ed irlandesi; per queste ultime, i prodotti lordi essendo eguali alle spese d'esercizio, tutto il capitale speso durante l'anno rimane interamente a carico dell'avvenire.

## I LAVORI DEL TEVERE.

La sistemazione del Tevere, diretta, come oramai è noto, allo scopo di preservare la Capitale di Regno dalle massime inondazioni dello storico fiume, è una delle opere pubbliche che, e per la sua mole, e per le difficoltà tecniche da vincere, e per gli effetti che se ne attendono, tien

desta l'attenzione della cittadinanza e dei cultori della scienza idraulica.

Importa quindi seguire di tratto in tratto e conoscere esattamente l'andamento di codesti lavori.

Giova rammentare che la legge del 6 luglio 1875. n. 2583, dichiarando di pubblica utilità quell'opera, gettava le basi fondamentali della sua esecuzione, determinando la misura della spesa in 60 milioni, e il modo di ripartirla tra lo Stato, la Provincia ed il Comune di Roma. Vuolsi pure ricordare che la legge del 30 giugno 1876, n. 3774, autorizzò la spesa di 10 milioni per eseguire intanto la prima serie dei lavori di sistemazione.

Cause diverse che trarrebbe qui in lungo il ripetere, ma che si possono dire tutt'affatto indipendenti dalla volontà dell'Amministrazione dei lavori pubblici, contribuirono a ritardare l'incominciamento e il progresso dei lavori di prima serie.

Ora però che questi presentano soddisfacente sviluppo anche agli occhi di coloro che lamentarono gli indugi, è bene che il pubblico sappia che lavori si stanno eseguendo, e fino a qual punto sono arrivati.

I seguenti dati offrono, insieme ad alcune notizie, lo stato dei diversi lavori al 31 luglio decorso:

1° Escavazione e rimozione di ruderi, masse murali; sassaie, palafitte ed altri ostacoli esistenti in alcuni tratti dell'alveo del Tevere urbano in appalto all'Impresa Sismondo Vittorio Emanuele per il prezzo di lire 933,154.24. Le indennità di espropriazione, liquidate e in via di liquidarsi, ascendono ad un importo di lire 350,181.37.

Le spese varie sono prevedute in lire 65,041.89. Cosicchè l'importo totale presuntivo di questo lavoro ascende a lire 1,348,377.50.

A termini di contratto, il tempo utile pel compimento di questo lavoro andrà a scadere il 5 giugno 1879.

Finora l'Impresa ha eseguita la rimozione della massima parte dei ruderi fuor d'acqua, ed ha attivate due macchine a vapore (*rompisassi*) per spezzare sott'acqua le masse murali mediante percussione ed un argano, pure a vapore, per apparecchiare sott'acqua i fori per le mine. Ha messo in azione delle tanaglie con grù galleggianti, ed una pirodraga della forza di 120 cavalli per estrarre le masse murali, disgregate coi mezzi suddetti. I quali vennero applicati finora alla sola località dell'antico ponte Sublicio, ove trattasi di muovere un volume di metri cubi 5719 di masse compatte di muratura sul fondo dell'alveo. Ha eseguita altresì l'estrazione dei ruderi sotto le due arcate laterali di Ponte Sisto, prosciugando all'uopo la piazza da sgombrare con tine di legname ed argilla, e praticando l'esaurimento dell'acqua mediante pompe centrifughe a vapore.

La massa dei lavori eseguiti dall' Impresa Sismondo a tutto il mese di luglio scorso si calcola in:

Metri lineari 160 di tura a doppia paratìa di legname e riempimento di argilla;

Metri cubi 4,048.23 di ruderi fuor d'acqua demoliti e trasportati allo scarico;

Metri cubi 3,850 di ruderi subacquei spezzati, estratti dall'alveo, e trasportati allo scarico.

2° Sistemazione della sponda sinistra alla Regola, dal fabbricato dei Cento Preti alla Mola della Bella Giuditta, per una lunghezza di metri 415 — in appalto all'Impresa Enrico Campos per il prezzo di lire 616,537.55.

Con l'importo presuntivo delle espropriazioni, L. 200,000. e delle spese varie, lire 65,544, si prevede che il lavoro possa costare in tutto lire 882,081.55.

Il 18 novembre 1879 è prestabilito come termine per il compimento dei lavori.

Dapprincipio era stato appaltato alla detta Impresa il solo ritaglio della sponda, con la costruzione del dado di fondazione e di una porzione di muro alto metri 2.20; ma venne accollato alla stessa anche il lavoro necessario alla ultimazione del muraglione ed alla formazione del Lungo Tevere.

Le difficoltà gravissime incontrate nell'aprire il cavo di fondazione obbligarono a variare il sistema stabilito dal contratto.

Da un esperimento fatto nello scorso novembre, e col quale riuscì a fondare per la lunghezza di 15 metri un tratto di muraglione alla profondità prescritta, l'Amministrazione tolse il convincimento che non si potesse prescindere dal modificare, come si è accennato, alcune condizioni del contratto, che imprevedibili circostanze avevano rese inattuabili. La modificazione venne, infatti, stipulata coll'impresario nel maggio di quest'anno. Quindi si riprese nel giugno il lavoro, cominciando coll'apertura di due casseri di fondazione, l'uno presso la Bella Giuditta, l'altro di fronte a S. Vincenzo, lungo ciascuno più di 30 metri. Al presente trovasi quasi ultimata la prima paratìa, ed applicato l'apparato di asciugamento con pompa centrifuga a vapore in amendue i casseri; e si sta attendendo ad approfondire nell'interno per poter applicare la seconda fodera, e così raggiungere il piano di fondazione prescritto. Nella costruzione delle dette paratìe fu d'uopo impiegare in gran parte pali di ferro, del diametro di otto a dieci centimetri, e tavoloni, grossi otto centimetri, tutti armati di cuspide.

Si è pure cominciata la paratìa nel tratto cadente in acqua di fronte allo spedale del Bambin Gesù, e si è dato mano alla costruzione di una tura di legname ed argilla per isolare il tratto superiore fino ai Cento Preti. Si apparecchiano intanto due altri casseri, in continuazione dei due primi, mediante apertura del cavo fino a pel d'acqua.

I lavori eseguiti sono:

Scavi di terra per l'ampliamento dell'alveo, metri cubi 16,000;

Scavi di materie per apertura di cavi di fondazione metri cubi 2000;

Muratura in calcestruzzo ed a mano in fondazione, metri cubi 255;

Paratìe semplici M. L. 200.

3° Sistemazione della sponda destra del Tevere nel tratto di metri 554 immediatamente superiore a Ponte Sisto, percorrente la Villa Farnesima, in appalto all'Impresa Campos per il prezzo di lire 1,052,024.16. Il quale, con le espropriazioni liquidate e da liquidarsi, presumibili per ora in lire 1,224,752.51, e con la cifra delle spese varie, lire 167,433, forma un totale di lire 2,433,909.68 per questo lavoro, la cui ultimazione è fissata al 27 novembre 1880.

Finora si è eseguito lo sterramento di quasi tutta la zona del taglio fino al livello delle acque sotterranee, si è costrutto il dado di fondazione di un tratto di muraglione (metri 40 circa) presso Ponte Sisto, e si sta apparecchiando il cavo per la fondazione di altro tratto continuativo.

L'approfondamento del taglio rimarrà sospeso fino a che

non sia ultimata la tura di legname ed argilla, che sta in costruzione, per impedire l'abbassamento del livello delle acque insistenti sotto il palazzo della Farnesina, e togliere così qualunque apprensione sulla incolumità di quel celebre monumento artistico.

I lavori eseguiti sono:

Sterramento per l'allargamento dell'alveo e trasporto allo scarico di metri cubi 86,200;

Scavo di materie per l' apertura del cavo sbadacchiato per la fondazione del muraglione, metri cubi 4,000;

Sbadacchiatura di detto cavo, metri quadrati 1,900;

Muratura pel dado di fondazione del muraglione, metri cubi 315.38;

Orditura con pali per la tura di legname ed argilla, metri lineari 405.

4° Sistemazione della sponda destra del Tevere da Ponte Sisto ai Bagni di Donna Olimpia, per una lunghezza di metri 882.80, in appalto all'Impresa Santini per il prezzo di lire 1,264,409.16.

L'importo delle indennità, in massima parte liquidate, per occupazioni di terreno ed abbattimento di fabbriche, ascende a lire 2.199,593.44, e quello delle spese varie a lire 140,980.51.

Sicchè, tutto sommato, questo lavoro richiederà una spesa di lire 3,604,983.11.

L'Impresa, a cui il lavoro fu consegnato nel 18 luglio ora passato, ha già cominciato la tura di legname ed argilla, con che intende precingere una lista di alveo del Tevere di fronte al Politeama, per aprirvi il cavo di fondazione del muraglione di spallatura.

Per terminare codesto lavoro fu assegnato all'appaltatore un triennio, che scadrà il 18 luglio 1881.

Mettendo insieme la somma complessiva dei quattro lavori testè indicati, cioè:

| | |
|---|---|
| (1°) . . . . . | Lire 1,348,377.50 |
| (2°) . . . . . | » 882,081.55 |
| (3°) . . . . . | » 2,443,909.68 |
| (4°) . . . . . | » 3,604,983.11 |
| Ne risulta un totale di . | Lire 8,279,351.84 |

Questo totale è la somma impegnata sul fondo dei 10 milioni stanziato colla legge 1° luglio 1875. Non restano quindi disponibili che lire 1,720,648.16, che potranno impiegarsi nei rimanenti mesi di quest'anno in nuovi lavori, per l'appalto dei quali l'Amministrazione è intenta a fare i necessarii preparativi.

(*Diritto*)

— Lo stesso giornale scrive poi in data 6 corr.:

I lavori del Tevere per l'esportazione dei materiali che ne ingombano il letto, e per la costruzione di nuovi argini a rettifilo, continuano alacremente, specialmente a Ponte Sisto. Si lavora anche la notte.

Nel recinto della diga costruita al di quà e al di là del ponte, l' acqua venne estratta, e con grande lavorìo di pompe a vapore il letto venne messo a secco.

Si trovò un cumulo di enormi blocchi di travertino, che con sforzi non lievi di argani e di braccia si stanno esportando.

Quei blocchi si crede che in *illo tempore* formassero parte di due archi del ponte, che rovinarono.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 13 agosto.

L'articolo 28 della Convenzione stipulata dal Governo il 1° maggio 1877 colla Società delle Strade Ferrate Sarde, è testualmente espresso nei seguenti termini: « Nel caso « che all'incominciamento dei lavori di costruzione delle « linee descritte all'art. 2°, non si ritenga dai contraenti « conveniente di alienare le Obbligazioni in relazione al « disposto dell'art. 16, il Governo farà alla Società delle « anticipazioni fino alla concorrenza di L. 10,000,000, « mediante buoni del Tesoro all'ordine della Società me- « desima ». E saltando il capoverso secondo dell'articolo medesimo, che si riferisce al modo di negoziare i buoni, vi trascrivo il terzo, così concepito: « Se l' alienazione « delle Obbligazioni non avesse ancora potuto convenien- « temente effettuarsi, detti buoni saranno per una volta « rinnuovati alle premesse condizioni, sopra richiesta che « ne faccia la Società due mesi prima delle *rispettive* « scadenze ».

Ammontano a 4 milioni all'incirca i lavori già eseguiti sui due primi tronchi dall' attuale Stazione di Ozieri a quella definitiva da una parte ed a Giave dall'altra, alla cui costruzione la Compagnia Reale attese con una energia ed un'attività senza pari, dipendendo, a senso dell'art. 8, dall'apertura all'esercizio dei due tronchi preindicati l'aumento della garanzia dell'annuo prodotto netto chilometrico per le linee costruite e da costruirsi, dalla quota attuale di L. 12,000 a lire 14,800; e questa costruzione trovasi già tanto avanzata (come io non mancai d'informarvene), da renderne sicurissimo il compimento sino dal prossimo ottobre, laddove pareva dapprima follia lo sperare che ciò potesse avvenire alla fine dell'anno.

Si è speso un altro milione o poco più intorno alla sezione, pure alacremente iniziata, da Oristano a Paulilatino; onde, a conti fatti con un'aritmetica molto elementare, la Compagnia Reale Sarda può tuttora disporre della bagattella di 5 milioni di buoni del Tesoro al proprio ordine, lasciando da parte la sovraccitata facoltà del rinnuovo.

Ora, tutti questi fatti molto semplici e chiari, niuno al mondo poteva meno ignorarli di chi vive in Sardegna, perchè i patti della Convenzione 1° maggio 1877 sono notorii a chiunque sappia e voglia leggere; e la esecucuzione dei lavori testè accennati è cosa da vedersi e toccarsi nell'isola da chiunque non voglia di proposito chiudere gli occhi e le mani. Il quale biasimevole intendimento manifestò appunto un giornale della Sardegna, spacciando in questi giorni la maligna favola della interruzione dei lavori su quelle linee ferroviarie per difetto di fondi nelle casse sociali, e cercando altresì di dare apparenza di vero al falso, col collegare la reale partenza pel continente del consigliere di amministrazione Marchese di Villa Hermosa alla inventata urgenza di provvedere i capitali mancanti.

Ma credete voi che qualche giornale di Roma, dove pure risiede la Direzione generale delle Strade Ferrate Sarde, si sia data la doverosa e lieve pena di assumere informazioni intorno all' attendibilità o no della strana notizia pubblicata dall'anzidetto giornale dell'isola? Manco

per sogno; e, ad eccezione di quelli che vanno per la maggiore, rimasti silenziosi per effetto di colpevole indifferenza battezzata per savia prudenza, tutti gli altri si diedero premura, con leggerissimo cuore, di riprodurre nelle proprie colonne le poche righe, calcolatamente vergate per gettare il discredito sopra una Società, i cui interessi implicano quelli di tanta gente! Lasciamo la mala fede, che devesi rammaricare non possa sempre esser colpita da una sanzione penale; ma è colpa altresì il rivendere ai propri clienti, per oro di coppella, ciò che, non essendo di fabbrica propria, vuole essere sottoposto alla prova della pietra del paragone; nè la stampa ha più diritto a lagnarsi della poca estimazione del pubblico, quando non si mostra straordinariamente guardinga a dare informazioni dannose, sia rispetto a privati, che rispetto a Società.

Nel caso nostro adunque, la verità vera è: 1° che furono sospesi dalla Compagnia Reale Sarda i movimenti di terra sulle proprie linee in costruzione e furono rallentati altri lavori congeneri, per la notissima insalubrità del clima dell'isola durante la stagione estiva, sviluppandovisi miasmi, diciamolo pure addirittura, pestilenziali e contro cui non vi ha forza d'uomo che possa resistere; cosicchè, ove anche mancasse l'umanità nell'imprenditore, nessun prezzo tratterrebbe gli operaj al proprio posto;

2° che si continua a lavorare con crescente alacrità sui due tronchi da aprirsi fra breve al servizio pubblico;

3° che l'egregio marchese di Villa Hermosa si è recato nel continente per proprio uso e consumo, oltrecchè per assistere all'ordinaria adunanza del Consiglio d'amministrazione indetta per il 16 corrente;

4° che le condizioni finanziarie della Società non furono certo mai tanto floride, quanto al presente, per il fatto solo dell'assai migliorata situazione generale dei mercati, che renderà facile sin d'ora l'alienazione delle proprie Obbligazioni ad un tasso conveniente, senza contare le altre ragioni sovraccennate. —

Alla denuncia delle Convenzioni intimata dal comm. Balduino per sè ed i suoi compartecipanti, alla chiesta restituzione del ragguardevole deposito che io vi riferii tre settimane sono, il Ministero non diede ancora alcuna risposta, e vuolsi che si trovi sul proposito in grande imbarazzo. Legalmente, le Convenzioni sono proprio morte e seppellite, in modo che interrogate non rispondono, o si devono considerare soltanto colpite da sospensione di vita? Ecco il quesito che si afferma essersi posto il Governo, senza sapersi decidere per una soluzione; ma per me non esito a ripetervi il già espressovi mio personale avviso sulla materia: avesse pure mille ragioni legali il Ministero (cosa assai discutibile) per trattenere lunghi anni inoperosi nelle proprie casse ragguardevoli capitali privati, sarebbe sempre il caso del: *summum jus summa injuria.* —

L'on. Baccarini non è venuto meno alle proprie promesse in ordine alla più razionale e sollecita soluzione della questione ferroviaria, d'interesse ragguardevole e particolare per la Sicilia, ragguardevolissimo e particolarissimo per Palermo. Sorte autorevoli e gravi obbiezioni sulle condizioni di stabilità del tracciato precedentemente proposto ed adottato per la linea di Vallelunga, fu l'attuale Ministro dei lavori pubblici che incaricò gli egregi ingegneri Giordano e Lanino d'intraprendere nuovi studii sul luogo, e fu egli che provocò senza indugio il parere del Consiglio superiore. E questo, nella sua seduta del 10 corrente, approvò appunto tutte le varianti dai medesimi suggerite, consistenti essenzialmente: nella costruzione della galleria del *Magazzinaccio*, che significa abbandono parziale dell'antico primo tratto, e totale del secondo; nel sostituire la galleria del *Castellaccio* con quella di *Marianopoli*. In tal guisa si ottiene, in confronto del primitivo disegno, l'abbreviamento di circa sei chilometri fra Palermo e Caltanissetta, e l'abbassamento di circa 70 metri del punto culminante della strada. Ed è intenzione dell'on. Baccarini di disporre tosto perchè siano intrapresi i lavori della nuova linea, sospirato complemento della ferrovia centrale sicula fra Palermo e Catania. Ricorderete che si tratta di una percorrenza di 60 chilometri all'incirca, del presunto costo di L. 3,000,000, escluso il materiale mobile, da costruirsi in sei anni. —

Un disegno di ponti a travate metalliche a Gazzuolo sull'Oglio, in provincia di Mantova, della Società Tardy, Galopin-Süe e Jacob; uno per ampliamento e sistemazione del carcere giudiziario di Rossano; e molti altri minori per costruzioni di strade provinciali, sistemazione di argini fluviali e stradali, opere di consolidamento di rilevati e trincee, piccole concessioni d'acque e collaudi, costituirono il còmpito settimanale del suddetto Consiglio superiore. —

Con decreto di ieri venne nominata una Commissione, composta di 11 deputati, la quale sarà presieduta dall'on. Segretario generale Grimaldi, coll'incarico di studiare quali modificazioni torni utile ed urgente d'introdurre nella legge e nei regolamenti per le strade comunali obbligatorie, mostrandosi così l'on. Baccarini fedele e premuroso esecutore di quest'altra sua promessa, fatta non ha guari al Parlamento. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

**Ci scrivono da Roma essere imminente la pubblicazione del Decreto Reale, che, in base alla legge dell'8 luglio scorso, dispone l'attuazione del pareggiamento delle tariffe pei viaggiatori sulle linee Venete, venendo con ciò soppressa la sopratassa del 20 0|0 ora vigente sulle medesime.**

**A compensare però la diminuzione dei prodotti derivante da tale pareggiamento, verrà applicata sulla intera rete dell'Alta Italia (comprese le Venete) una sopratassa del 10 0|0 sul prezzo dei biglietti pei treni diretti.**

**Questo aumento di tariffa, applicato soltanto ai treni diretti, è giustificato altresì dalla maggiore spesa di trazione gravitante sui medesimi, e non riescirà poi troppo gravoso alla classe agiata, che maggiormente approfitta dei suddetti treni.**

Crediamo che le disposizioni del suddetto Decreto andranno in vigore entro la prima quindicina del prossimo settembre.

Essendosi provvisoriamente riparato il guasto prodotto dal recente uragano al ponte Molinetto presso Vado, col giorno di posdomani (16) cesserà il trasbordo dei viaggiatori e bagagli su quella località, e verrà quindi ripreso il servizio regolare dei treni fra Savona e Ventimiglia.

Quanto all'altra interruzione al ponte Sansobbia presso Albissola, essa cesserà, come annunciammo, verso il 25 corrente.

Crediamo essere assai prossima la composizione definitiva del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, che agisce finora in via provvisoria e con soli 4 funzionarii in missione. Il ritardo frapposto alla nomina dei nove membri effettivi, la quale, com'è noto, dev'essere fatta in Consiglio di ministri, dipende soltanto dalla circostanza che questi da qualche settimana trovansi per la maggior parte assenti dalla Capitale, e non può quindi aver luogo ancora la riunione di tale Consiglio. Crediamo però che, in ogni caso, la nomina si farà mediante opportuni concerti anche tra i Ministri lontani.

Essendo cessato lo scopo per cui la Società dell'Alta Italia, al pari delle altre Società ferroviarie, pubblicava un bollettino settimanale dei prodotti della sua rete, l'attuale Consiglio d'amministrazione di quelle ferrovie ha deliberato di sospendere la pubblicazione di tali bollettini, limitandosi a compilare un prospetto mensile dei prodotti stessi, che verrà regolarmente trasmesso al Ministero e da questo pubblicato, come al solito, insieme coi prodotti di tutte le ferrovie del Regno.

Noi saremo in grado di offrire senza ritardo ai nostri lettori le cifre principali del detto prospetto, appena sia compilato.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia avendo approvato i progetti già redatti dalla cessata Amministrazione per la costruzione dei piani caricatori militari in parecchie Stazioni della rete, si sta ora disponendo per la costruzione di quelli delle Stazioni di Bologna, Vicenza, Padova, Rovigo e Ferrara.

I progetti pei detti piani caricatori furono studiati sulla base del concetto generale, ch'essi debbano servire al doppio scopo di rendere più sollecite le manovre militari di cui si tratta, ed in circostanze ordinarie concorrere altresì al servizio normale delle linee e Stazioni medesime.

Avvicinandosi l'epoca dell'apertura della Stazione marittima di Savona, sappiamo che tra pochi giorni avrà luogo il collaudo della diramazione dalla Stazione ferroviaria al porto.

Siamo lieti di vedere che finalmente saranno così soddisfatti i voti del Commercio di quella città, il quale dall'attuazione del suddetto nuovo scalo si ripromette giustamente un maggiore sviluppo nel movimento di quel porto.

Dalla gentilezza del sig. Ministro dei lavori pubblici abbiamo anche noi ricevuto in dono un esemplare completo della splendida pubblicazione fatta dal suo Ministero per la Esposizione universale di Parigi, col titolo di *Cenni monografici sui singoli servizii* del Ministero medesimo.

Di questo importantissimo lavoro ebbe già ad occuparsi il nostro ordinario corrispondente di Roma; crediamo però non poterci dispensare dal soggiungere, che le monografie comprese nei 12 volumi in foglio, costituenti l'opera intera, sono divise in due parti, l'una descrittiva e l'altra grafica; ed abbracciano tutti i singoli rami di servizio affidati al Ministero dei lavori pubblici, cioè: *Viabilità ordinaria*, *Strade ferrate*, *Opere idrauliche*, *Edilità*, *Poste*, *Telegrafi*, e le suddivisioni a cui questi servizii danno luogo.

Dobbiamo pure notare che la monografia delle strade nazionali e provinciali sussidiate dallo Stato è dovuta all'ing. del Genio civile sig. Domenico Miceli; quella delle strade provinciali e comunali obbligatorie fu redatta dall'ing. cav. Camillo Carloni; quella sulle Strade ferrate, dagl'ing. Coletta e Rota; quella sulle opere idrauliche, dagl'ing. Leoni, Maganzini, D'Ambrosio, Galloni, Cuniberti e Alessandri; quella sulla edilità spetta all'ing. Cuniberti, quella sulle poste al comm. Tantesio, e finalmente quella sui telegrafi al cav. Pugnetti.

Tutte queste monografie sono poi corredate di documenti, cioè atti e memorie illustrative; ed al fine d'ogni volume trovansi parecchie tavole, alcune delle quali cromolitografate.

Anche la parte tipografica è assai commendevole per nitidezza ed eleganza, a merito della tipografia degli eredi Botta.

Come si vede, trattasi di un lavoro che, per ogni conto, fa veramente onore al Governo italiano.

Noi ce ne felicitiamo coll'illustre comm. Baccarini come di una opportunissima ed utilissima manifestazione nazionale all'estero, tanto più che siamo lieti di vedere quanto essa sia stata generalmente apprezzata e lodata, in modo da meritarsi le onorifiche distinzioni assegnate dal Giurì francese al Ministero dei lavori pubblici ed al Corpo del Genio civile d'Italia.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Commissione per l'inchiesta ferroviaria** — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto invito a ciascun membro della Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle

strade ferrate di trovarsi in Roma il 18 corrente. La Commissione è convocata in quel giorno la prima volta per costituirsi.

**Ferrovie dell'Alta Italia** — In relazione a quanto annunciammo, la Direzione dell'esercizio ha pubblicato l'Avviso per il treno speciale di piacere e di andata e ritorno per Parigi.

Questo treno sarà regolato dall'orario seguente:

*Andata da Torino a Parigi.*

Torino — partenza, ore 1 6 ant. del 18 agosto corrente.
Modane — arrivo » 5 12 « (ora di Roma).
Id. — partenza » 6 38 « (ora di Parigi).
Parigi — arrivo » 4 20 « del 19 corrente.

*Ritorno da Parigi a Torino.*

Parigi — partenza ore 10 55 pom. del 28 agosto corrente.
Modane — arrivo » 9 12 « (ora di Parigi).
Id. — partenza » 12 20 « (ora di Roma).
Torino — arrivo » 4 14 « del 30 agosto corr.

Nel detto treno speciale di piacere saranno ammessi soltanto viaggiatori di 2ª e 3ª classe, mediante appositi biglietti valevoli per l'andata e per il ritorno, che si distribuiranno, oltre che dalla Stazione di Torino, anche da tutte quelle nominate nel relativo quadro ed ai prezzi indicati di fianco a ciascuna di esse.

Il prezzo del biglietto da Torino P. N. è per la 2ª classe L. 57, e per la 3ª L. 42; di cui in valuta metallica, per la 2.a classe L. 49, e per la 3.a classe L. 37.

Nessuna franchigia di bagaglio è accordata sulle ferrovie italiane. Sulle ferrovie francesi è invece accordato il trasporto gratuito di 10 chilogrammi; ma nessun viaggiatore potrà consegnare più di 30 chilogrammi, dei quali 20 saranno tassati a tariffa ordinaria.

**Ferrovia Eboli-Reggio.** — Un telegramma da Paola (Cosenza), 8, reca:

Oggi fu tenuto il *meeting* per sostenere la ferrovia litoranea Eboli-Reggio. Riuscì imponente ed ordinatissimo. Presiedeva il sindaco C. Valitutti. Vi assistevano i rappresentanti di tutti i Comuni interessati, oltre ai deputati Fazio e Del Giudice. Aderirono telegraficamente i senatori Rossi e Gagliardi, e quasi tutti i deputati delle Calabrie.

La popolazione è in festa.

**Ferrovie Calabro-Sicule** — Parlando dell'incendio dei magazzini ferroviarii di Taranto (a cui abbiamo accennato nel nostro numero del 31 luglio p. p.), alcuni giornali li designarono come appartenenti alle Ferrovie Meridionali. Essi appartengono, invece, alla rete Calabro-Sicula, che è, come si sa, del Governo, e che, per conto di esso, viene esercitata dalle Meridionali.

Abbiamo poi luogo di credere (dice la *Nazione*) che i danni dell'incendio sieno stati molto esagerati. Essi, per quanto è a nostra notizia, si ridurrebbero dalle 4 alle 500 mila lire, e questa somma sarebbe in parte coperta dalle assicurazioni.

— Scrivono poi da Taranto, che dall'inchiesta fatta dal Procuratore del Re risultò che nel detto incendio non vi fu dolo.

**Tramway di Milano.** — I signori Angelo Luè ed ingegnere Giovanni De-Righetti hanno presentato domanda al Municipio di Milano di poter collocare nella piazza del Mercato, fuori Porta Ticinese, la Stazione del *tramway* Milano-Binasco-Pavia.

— Il *tramway*, che i signori ingegneri Celeste Clericetti, Daniele Cressini e Gaetano Vimercati hanno stabilito di promuovere fra Milano e Monticello-Brianza, passerà per Greco Milanese, Sesto San Giovanni, Monza e Monticello.

— Il Municipio di Tradate ed altri Municipii dei paesi lungo il *tramway* Saronno-Tradate, stanno organizzando festeggiamenti pel giorno in cui sarà inaugurata la linea: ciò avverrà fra il 15 ed il 20 corrente.

**Tramways di Genova.** — Fu già annunziato che furono presentati al Municipio dall'ingegnere Lanza, dalla Società Ligure dei trasporti, e dal sig. De Negri, tre progetti di *tramway* dalla città sino alla parte orientale del Bisagno, e che all'ultimo venne data la preferenza. Ora leggiamo nella *Gazzetta di Genova*, che questo progetto conseguirebbe, fra gli altri, lo scopo di far diminuire il transito nelle vie troppo anguste di San Lorenzo e Giulia. La linea, da esercitarsi con trazione a vapore mediante locomotive, sistema Krauss, partirebbe da piazza Raibetta, e percorrendo la via a mare, entrerebbe in una galleria larga 10 m. sotto il colle di Carignano, per riuscire sulla spianata del Bisagno.

Si aprirebbe, in tal guisa, una nuova e facile comunicazione tra il porto e la regione orientale della città. Il sig. De Negri chiede però il compenso di un milione per l'esecuzione di questo progetto, il quale, per la sua definitiva approvazione, vuol essere ora rassegnato alla Prefettura e da questa al Ministero dei lavori pubblici.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La discussione sul progetto della sovvenzione suppletoria pel Gottardo, apertasi da varii giorni nel Consiglio Nazionale, come annunciammo nel precedente numero, si chiuse finalmente nella seduta dell'8 corrente, di cui diamo qui un sunto, togliendolo dal resoconto inserto nella *Gazzetta Ticinese* di lunedì:

Nella seduta dell'8 agosto, dopo la lettura del processo verbale, si votò l'entrata in materia sulla sovvenzione del Gottardo, che venne adottata, per appello nominale, da 87 voti contro 42.

Si chiamò quindi in discussione il decreto federale n. 1, relativo alla ratifica della Convenzione addizionale di Lucerna.

Il sig. *Klein*, relatore della maggioranza della Commissione, propone di ratificare questa Convenzione.

Il sig. *Ruchonnet*, relatore della minoranza, dice che questa osteggiava la sovvenzione, non perchè la sua importanza fosse più o meno considerevole, ma per il principio.

In quanto alla ratifica della Convenzione addizionale, la minoranza desidera vi si introducano due variazioni: l'una circa gli impegni di sorveglianza, che il Consiglio federale assume di fronte alle Potenze contraenti. La minoranza crede che, se le disposizioni del trattato del 1869 hanno un carattere d'imprudenza, quelle della Convenzione del 1877 aggravano questo carattere. Aderirà quindi ad ogni proposta tendente a diminuire la responsabilità della Svizzera circa alla perizia. La minoranza aderirà pure a qualunque sovvenzione alla linea del Monte-Cenere, a condizione che il sussidio sia accordato al Cantone Ticino, e non ad una Compagnia.

Il sig. *Wirth-Sand* domanda che i piani e le perizie siano sottoposti anche all'approvazione degli Stati contraenti, affinchè la Confederazione non sopporti da sola la responsabilità che ne deriva dall'art. 21. Domanda pure che il commercio sia posto, in quanto alle tasse, sopra un piede di uguaglianza col traffico di transito.

Il sig. *Frei* sviluppa una specie di contro-progetto, le cui principali disposizioni tendono a stipulare che la Confederazione accorda una sovvenzione di 6 1|2 milioni, a condizione che la linea del Monte-Cenere sia compresa nel programma, e che i Cantoni interessati si assumano, in complesso o in maggior parte, le sovvenzioni complementari che loro imponeva la Conferenza di Berna.

Il sig. *Frei* espone che, a suo avviso, devesi giungere ad una conciliazione, poichè la quistione del Gottardo non può essere sciolta che coll'unione di tutti i confederati.

L'oratore dichiara poi che la linea del Monte-Cenere dev'essere costrutta senza ritardo, e fa allusione ai sentimenti che regnano attualmente nella popolazione del Sotto-Cenere, in conseguenza dell'aggiornamento della linea. Del resto, il solo motivo dell'aggiornamento della linea del Monte Cenere era la mancanza di denaro; ma questo motivo scompare coll'adozione della sua proposta, poichè

il Cantone Ticino farà, ne è persuaso, i sacrificii necessarii per il suo compimento.

Il sig. *Heer*, consigliere federale, dice che in oggi si tratta di sapere se si vuol ratificare o meno il trattato addizionale del 1877. Il resto è nulla. È tempo di prendere una risoluzione. Se in oggi si aggiorna la ratifica, come vogliono i signori *Frei* e *Stämpfli*, la quistione si troverà al medesimo punto in dicembre. Il sig. *Heer* si dichiara pure partigiano di misure a favore del Monte-Cenere, ma crede che esse debbano essere indipendenti dal trattato di Lucerna. Oltre il ritardo che deriverebbe dalla riunione di una nuova Conferenza, non devesi dimenticare che la Germania vuole una linea pricipale non interrotta, prima che si passi alla costruzione delle linee secondarie. L' oratore conchiude raccomandando la proposta della maggioranza.

Il sig. *Presidente* fa osservare che la discussione sul Monte-Cenere avrà luogo piuttosto a proposito del secondo decreto; quindi dà lettura del seguente emendamento, proposto dal sig. *Wirth-Sand*:

« In modificazione dell'art 3 della Convenzione del 1869, gli Stati sovvenzionanti, come la Compagnia del Gottardo, dichiarano applicare al traffico fra la Svizzera e l'Italia le tasse per il traffico di transito fra la Germania e l'Italia.

« Gli Stati contraenti daranno ugualmente la loro approvazione ai piani ed alle perizie ».

Il rinvio della proposta *Wirth* alla Commissione, chiesto dai sigg. *Zingg* e *Forrer*, è respinto.

Dopo alcune osservazioni del sig. *Wirth-Sand* in appoggio della sua proposta, la parte relativa alle tariffe è respinta da 48 voti contro 42; e quella circa la ratifica degli Stati contraenti dei piani e delle perizie, è respinta da 50 voti contro 33 — L'art. 1° è poi adottato senza modificazione, al pari degli articoli 2 e 3; per cui resta approvato il decreto federale per la ratifica della Convenzione di Lucerna.

L'Assemblea passa quindi al secondo decreto circa la sovvenzione suppletoria a favore dell'impresa del Gottardo, il cui § 1° suona così:

« 1. La Confederazione svizzera partecipa per una somma di fr. 6,500,000 alla *sovvenzione suppletoria* spettante alla Svizzera, a tenore del protocollo finale del 10 giugno 1877 e del trattato internazionale del 12 marzo 1878; questa somma è pagabile nelle condizioni e termini previsti dal detto trattato internazionale, purchè la linea da Giubiasco a Lugano (linea del Monte-Cenere) faccia parte del programma, e che sia dimostrato che le altre condizioni ed ipotesi qui sotto siano adempiute:

« 1° Che, a fianco alla sovvenzione menzionata della Confederazione, i Cantoni interessati all'impresa del Gottardo si impegnino ad assumersi, sia in totalità, sia per la maggior parte, le sovvenzioni complementarie che loro imponeva la Conferenza di Berna;

« 2° Che la sovvenzione complementaria di 1 1/2 milioni, di cui si sono caricate le linee della Nord-Est e della Centrale, sieno garantite da obbligazioni valevoli, firmate dai loro organi competenti, o trasmesse al Consiglio federale, conformemente ad un formulario da determinarsi da lui, in un termine spirante col 31 agosto;

« 3° Che le sovvenzioni suppletorie, di 10 milioni ciascuna, che si assumono l'Impero di Germania ed il Regno d'Italia, a tenore della Convenzione complementaria del 12 marzo 1878, siano assicurate con un avviso officiale dei Governi di questi due paesi.

« 4° Che in un termine da fissarsi dal Consiglio federale, la Compagnia del Gottardo, con una completa giustificazione finanziaria, fornisca la prova che, comprese le sovvenzioni complementarie, essa possiede le necessarie risorse per compiere l'impresa, la linea del Monte Cenere inclusivamente, conformemente ai piani e perizie approvati e da sancirsi dal Consiglio federale;

5° Che la Compagnia del Gottardo dichiari impegnarsi ad adottare pure, per i trasporti diretti fra la Svizzera o l'Italia, come tasse massimali quelle fissate regolarmente da trattati per il transito fra la Germania e l'Italia, ed a rinunciare in conseguenza alle tasse superiori, che sarebbe in diritto di percepire a tenore di alcune concessioni cantonali ».

Il sig. *Vautier*, in nome della conciliazione, domanda la votazione della proposta da lui presentata in seno alla Commissione, la cui clausola principale suona:

« Per facilitare i Cantoni a pagare le somme loro imposte dalla Convenzione di Lucerna del 12 giugno 1877, la Confederazione svizzera fornirà, a titolo di prestito, a questi Cantoni le somme necessarie per permettere loro di eseguire il versamento integrale della somma di franchi 6,500,000 ».

Il sig. *Forrer* mette in dubbio i sentimenti di solidarietà svizzera nei Cantoni avversarii del Gottardo, e la quistione dover essere ora circoscritta al § 1 della proposta della maggioranza ed alla proposta del sig. *Vautier*.

Il sig. *Kaiser* propone di modificare la testa del progetto della maggioranza come segue:

« La Confederazione partecipa, in luogo o posto dell'Unione del Gottardo, per una somma di ecc. ».

Il sig. *Feer-Herzog* crede che convenga adottare senza modificazione il progetto della maggioranza, ed il signor *Keller* è convinto che il popolo zurigano è pronto a nuovi sacrificii.

Parlano ancora a favore della proposta *Vautier* i signori *Chalumeau* e *Deneriaz*, il quale propone eventualmente di modificarla nel senso che i 6 1/2 milioni siano dati a prestito senza interesse; ed a favore del progetto della maggioranza il sig. *Klein*.

Dopo essersi respinti i due emendamenti *Deneriaz* e *Kaiser*, la proposta della maggioranza è adottata da 69 voti contro 36, dati alla proposta del sig. *Vautier*.

— Un telegramma della stessa *Gazzetta Ticinese* da Berna, 12, aggiunge:

Sulla proposta della Commissione e di alcuni deputati, il Consiglio nazionale ha aggiornato a domani la ripresa della discussione della quistione del Gottardo.

Al pari della Commissione del Consiglio nazionale, la Commissione del Consiglio degli Stati ha respinto la proposta Wech-Reynold.

Questa sera, riunione degli amici del Gottardo per deliberare intorno alla quistione di un compromesso.

— Secondo una corrispondenza bernese della *Gazzetta di Francoforte*, hanno adetto all'appalto dei lavori per la costruzione della ferrovia del Gottardo (naturalmente ad eccezione del gran tunnel) due grosse Compagnie. La prima è la Società di costruzioni Svizzera, la quale ha già costrutte le ferrovie del Giura, la ferrovia del Toggenburgo, il ponte-diga di Rapperswyl ed altri; essa presentò un'offerta per l'intiera costruzione al prezzo dell'ultimo preventivo dell'Amministrazione della ferrovia del Gottardo, senza la riserva concernente la forza maggiore, e, al bisogno, col rivestimento in muro di tutti i tunnels. — La seconda, composta in massima parte di Francesi con a capo l'ingegnere Single, si assume l'impresa con un ribasso del 5 0/0; per il resto, alle medesime condizioni della prima.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministero delle finanze ha finora versato alle Compagnie o depositato presso la Cassa depositi e consegne le somme seguenti sui 270 milioni assegnati alle ferrovie riscattate:

| | | |
|---|---|---|
| Orléans-Rouen-Sud | Fr. | 23,176,438.36 |
| Charentes | » | 83,625,342.46 |
| Vendée | » | 32,276,164.35 |
| Poitiers-Saumur | » | 9,935,006.05 |
| Clermont à Tulle | » | 9,692,054.80 |
| Nantais | » | 12,111,780.82 |
| Saint-Nazaire au Croisic | » | 2,018,322.88 |
| Totale | Fr. | 172,835,110.52 |

Tali versamenti pongono in grado le Compagnie di cominciare i loro riparti.

**Ferrovie della Serbia.** — Fu già annunciata la risoluzione della Scupcina per la costruzione di una ferrovia da Belgrado a Nisch. La *Politische Correspondenz* ci offre ora i seguenti ragguagli in proposito:

Trattasi non solo della costruzione di una ferrovia da Belgrado a Salonicco per Nisch, ma inoltre di una linea da Belgrado per Nisch a Costantinopoli. Del resto, non è la prima volta che si parla di questo duplice progetto.

Sino dal 1871, la Serbia se n'è preoccupata, ma finora non ha potuto trovare nè capitali, nè imprenditori. E ciò non fa meraviglia, quando si pensa che le linee progettate, per quanto riguarda il territorio serbo, avrebbero uno sviluppo di circa 295 chilometri. Ora, essendone calcolata la spesa in fr. 150,000 al chilometro, si giunge ad un totale effettivo di 45 milioni di franchi.

Nondimeno l'utilità della rete progettata non potrebb'essere contestata. La linea da Belgrado verso Costantinopoli giungerebbe per Pirot e Sofia sul territorio bulgaro, e di là per Sarembey su quello della Romelia. La seconda delle dette linee traverserebbe il territorio turco alla sezione Wranja-Uskub. Ma sono appunto i molteplici allacciamenti che, pur formando l'importanza della rete progettata, ne ritarderanno la realizzazione, anche ammettendo che la Serbia giunga più facilmente che in passato a trovare fondi e costruttori all'estero; poichè non è certo il paese, che possa fornire nè gli uni, nè gli altri.

**Ferrovie turche.** — La Porta ha concesso ad una Compagnia inglese la costruzione di una ferrovia da Erzerum a Mersina per Diarbekir. Questa linea ha un doppio interesse, strategico e commerciale.

**Ferrovie spagnuole.** — La *Gaceta* del 31 luglio ha pubblicato un'ordinanza reale per l'asta pubblica della linea Zamora ad Astorga per Benavente, con sovvenzione governativa.

Nel numero del 1° agosto, la stessa *Gaceta* pubblica il decreto autorizzante la costruzione di una linea economica, senza intervento dello Stato, da Cantalapiedra, sulla linea Medina del Campo-Salamanca, sino a Penaranda di Brancemonte.

È pure autorizzata la concessione per 99 anni, secondo la legge del 23 novembre 1877, della linea da Almanza a Yecla; e finalmente con altro decreto si stabilisce che gli studii della linea da Lerida per Balaguer a Puente del Rey debbano essere presentati al Governo prima del luglio 1881.

**Ferrovie del Giappone.** — Il Governo giapponese ha definitivamente sancita la costruzione della ferrovia da Kiôto ad Otsu. Assicurasi che questa linea costerà da 5 a 6 milioni di franchi.

**Tramways d'America.** — I giornali americani parlano di un nuovo motore di recente attivato pel *tramways* da Washington a George Tow, e costruito nelle officine *Baldwin locomotive Wocks* a Filadelfia.

La macchina possiede due cilindri, disposti sotto il telaio, e riempiuti di acqua riscaldata. Sulla parte anteriore della macchina è collocata una piccola caldaia, che mantiene l'acqua calda nei cilindri alla temperatura necessaria per produrre vapore, e per conseguenza la forza motrice che se ne sviluppa. L'acqua si rinnova facilmente ogni corsa, per cura dei conduttori.

All'arrivo, la macchina è ispezionata e regolata da un ingegnere; essa fa pochissimo rumore, e non presenta alcun pericolo circolando per le vie.

# Notizie Diverse

**Genio civile governativo e provinciale.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha diramato ai Prefetti del regno la seguente circolare:

Roma, 8 agosto 1878.

Essendo mio fermo proposito di introdurre nell'organamento amministrativo tutte le semplificazioni che, senza turbarne la regolarità, valgano a procacciare ogni possibile speditezza ed economia, mi sono fatto, fra altri, il quesito se per avventura uno dei mezzi conducenti al fine non fosse quello di fondere in uno solo gli Ufficii del Genio civile, che in ciascun capoluogo funzionano adesso separatamente pel Governo e per la Provincia.

Memore però che ragion vuole che i primi interrogandi coloro esser debbano, cui più direttamente riguarderebbero gli eventuali provvedimenti da prendersi, io mi astengo dallo entrare in alcuna considerazione, favorevole o contraria alla tesi, tenendomi contento a pregare la S. V. Ill.ma perchè voglia sottoporre il quesito a codesto onorevole Consiglio provinciale in una delle prossime convocazioni.

Sarò poi grato alla onorevole Deputazione provinciale se nel frattempo vorrà compiacersi d'inviarmi copia della pianta numerica del personale superiore e subalterno addetto all'Ufficio tecnico, con indicazioni degli stipendii e delle attribuzioni assegnate per qualsivoglia prestazione d'opera; ed inoltre con un cenno circostanziato della ripartizione dei servizii, aggiungendo la lunghezza delle strade, il numero dei fabbricati, ecc., non che la spesa corrispondente alla ripartizione medesima.

Gradirò che mi si accusi ricevimento della presente.

*Il ministro* A. Baccarini.

**Lavori edilizi in Roma.** — Leggiamo nella *Libertà* del 10:

I lavori dell'ultimo tronco della Via Nazionale sembrano procedere con molta attività.

Alla fine del mese, la strada potrà essere aperta in fino alle Tre Cannelle. Dalla via delle Tre Cannelle fino allo sbocco in Piazza Venezia, i lavori saranno un poco ritardati, a causa delle espropriazioni Carolus, Campanari e Colonna.

Ormai tutto è stabilito, ma i proprietarii hanno avuto tempo a consegnare sgombri i loro stabili fino alla fine di ottobre. Subito dopo però l'Impresa assuntrice dei lavori porrà mano senza ritardo alle demolizioni, cercando riguadagnare il tempo non per sua colpa perduto; ma sarà ben difficile che il programma dell'on. Brioschi — cioè che la Via Nazionale sia compiuta entro l'anno — possa essere attuato alla lettera.

Anche dalla parte di Via del Quirinale si lavora alacremente. Mettendoci un poco di buona volontà, si potrebbe aver completato i lavori stradali prima del ritorno delle LL. MM., le quali così inaugurerebbero in certo modo la nuova grande arteria.

— Giacchè abbiamo parlato della strada, è giusto accennare alla questione dello sbocco, di cui si cominciano a vedere i molti inconvenienti artistici, qualora venisse attuato tal quale era stabilito.

Onde evitare che sul bel principio dell'imboccatura l'allineamento, in luogo di correre a retto filo, faccia una linea spezzata, si è pensato dall'Ufficio tecnico municipale di proporre al principe Torlonia la espropriazione di una parte del palazzetto, in modo da potersi allineare colla fronte dell'altro palazzo, che ha una delle sue fronti su piazza SS. Apostoli. In tal modo si verrebbe a formare una specie di piazzale, che sarebbe come il prolungamento di Piazza Venezia.

Nel piano regolatore è tracciato pure il prolungamento del Corso, tagliando così una parte del palazzo Torlonia — quella che ha fronte in piazza Venezia —, ma non è cosa da attuarsi per ora. Se quel dente, che si scorgerà in fondo al Corso, chiuderà la prospettiva in modo poco soddisfacente, bisognerà aver pazienza, e calcolare che i molti lavori urgenti debbono avere il passo su quelli di semplice abbellimento.

A poco per volta, faremo anche questi; ma converrà andare con moderazione, per non doversi poi fermare a metà strada.

**Il quartiere Alessandro Rossi in Roma.** — La *Libertà* scrive:

Un anno è decorso da quando annunciammo per i primi la concessione gratuita di terreno fatta dal Municipio al Rossi, per la fabbricazione di un quartiere composto di

cento case circa, che non si possono chiamare villini, ma qualche cosa che vi assomiglia di molto.

Ora siamo lieti di poter dire che per il primo del prossimo ottobre, 26 di quelle case saranno completamente ultimate ed abitate.

Le condizioni fatte dal Rossi sono convenientissime, e non era da supporre altrimenti.

Chi vuol comperare la casa, per 15 anni paga il 10 0[0 sul capitate di costo; chi vuol semplicemente affittarla, paga il 6 0[0, ed ha il diritto di prelazione per 15 anni in caso di vendita. Quindi una casa di 3 camere, cucina, soffitta e giardino, che costa dalle 7 alle 8 mila lire, con 70 lire al mese si compra, e con 45 si prende in affitto.

Il quartiere Rossi non andò esente da critiche ingiuste ed immeritate. Si discusse e si mise in dubbio la solidità; si disse che era una speculazione, da cui si ripromettevano lauti guadagni; ed altre belle cose che, a parer nostro, non si possono neppur supporre, quando alla testa di un affare vi è un uomo come il senatore Rossi. La costruzione fu affidata all'ottimo e solerte ingegnere Renezzi, che ha saputo in poco tempo e con moltissima economia fabbricare delle casine, che non saranno modelli di eleganza, ma sono comode, sane ed economicissime.

Ed ora ci si permetta una proposta.

Nel bel centro del quartiere passa una strada ancora innominata; non sarebbe il caso di chiamarla: *Via Alessandro Rossi?*

**Onorificenza.** — Ci pregiamo di annunciare come l'ing.re comm. Protche, ben conosciuto in Italia per varii suoi lavori, e particolarmente per la ferrovia della Porretta, fu testè nominato dal Governo francese ingegnere in capo onorario del Corpo dei ponti e strade. Il comm. Protche appartiene a questo eletto Corpo; ma fino dal 1852, esso era in congedo illimitato, e gli era quindi mancato il dritto all'avanzamento. Venuta per il medesimo, in forza della legge per le pensioni, l'ora di uscire dai quadri del servizio attivo, il detto Governo lo nominò, come abbiamo detto, ingegnere in capo onorario, annunciandogli questa speciale distinzione nei termini più lusinghieri.

**Società industriali ed istituti di credito.** — Con R. Decreto del 18 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), la Società di assicurazioni marittime, sedente in Genova col titolo di *Compagnia Plata*, colla durata di anni 15 decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 250,000, diviso in 25 azioni da L. 10,000 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Fossano (provincia di Cuneo) col titolo di *Banca popolare agricola e di risparmio in Fossano*, colla durata di anni 50 decorrendi dal 19 maggio 1872, e col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 5000 azioni da L. 100 ciascuno.

**Banca Toscana.** — Il Consiglio superiore della Banca Nazionale Toscana ha dato le sue dimissioni convocando gli azionisti, in assemblea generale, pel 5 settembre prossimo allo scopo di procedere alle nuove elezioni.

Il Consiglio si è dimesso per non avere ottenuta la fusione colla Banca Nazionale del Regno e per non essere stata accolta dal Governo la nomina dell'on. Mantellini a Direttore generale.

**Piazza del Duomo in Milano.** — Il *Sole* del 10 corrente scrive:

I signori Thonet di Vienna hanno affidato i lavori del grande fabbricato, in continuazione fra le vie Ugo Foscolo e S. Raffaele, nel fianco settentrionale della piazza del Duomo, all'ingegnere Müller, che è lo stesso che fece i lavori dei fratelli Haas.

**Costruzioni marittime.** — Il *Moniteur de la Loire* annunzia che in questi giorni a Ferrenoire è uscita dal laminatoio la prima lastra blindata, dello spessore di 60 centimetri, destinata alla nave corrazzata della marina italiana, il *Dandolo*. Il peso di questo pezzo di corazza è di chilogrammi 22,000.

**Servizio postale.** — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato il seguente avviso:

L'Amministrazione delle Poste inglesi partecipa l'istituzione di un servizio postale di piroscafi tra Alessandria d'Egitto e l'isola di Cipro, con partenza da Alessandria ogni giovedì dopo l'arrivo da Brindisi del piroscafo della Società Peninsulare.

Le corrispondenze per Cipro saranno quindi d'ora innanzi spedite a destino esclusivamente per la via di Alessandria d'Egitto; epperciò la loro impostazione dovrà esser fatta al più tardi:

*a*) Presso l'Uffizio postale di Roma, alla Stazione, alle 9 antimeridiane della domenica;

*b*) Presso gli altri Ufficii del Regno, in tempo utile per arrivare a Brindisi la sera della domenica, alle 10.30 (treno 7 Meridionali), od il lunedì mattina col treno *speciale* della Valigia indiana.

**Ufficii telegrafici.** — Il 1° corr. è stato attivato il servizio pei privati nell'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Letojanni (prov. di Messina). — Il 4 corr. in Mammola (prov. di Reggio Calabria), il 5 in Porto Recanati (prov. di Macerata), ed il 7 in Darfo (prov. di Brescia) ed in Catignano (prov. di Teramo), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Cordone telegrafico sottomarino.** — *Venerdì* scorso fu cominciata l'immersione del cordone telegrafico che deve congiungere la Francia alla Corsica, e che toccherà terra ad Antibo. La mancanza di questa diretta comunicazione telegrafica obbligava a spedire i dispacci di Francia, diretti in Corsica per Livorno, da dove erano spediti a Bastia.

**Conferenza monetaria internazionale.** — Il giorno 11 ebbe luogo a Parigi l'apertura della Conferenza monetaria internazionale, presso il Ministero degli affari esteri.

Fu presieduta da Léon Say. Il sig. Feuton, commissario degli Stati Uniti, espose il motivo della riunione. Ringraziò le Potenze che avevano risposto all'appello, e manifestò la speranza che tutto dovesse procedere di bene in meglio.

Non essendo però arrivati ancora tutti i commissarii delle altre nazioni, la Conferenza fu aggiornata.

Tutti i lavori saranno in lingua francese.

**Esposizione di carta in Germania.** — Sulla Esposizione internazionale apertasi testè a Berlino, e consacrata esclusivamente alla industria della carta, la *Gazzetta di Augusta* reca i seguenti particolari:

All'Esposizione per l'industria della carta e dei rami di industria affini preseao parte 487 espositori; molti di questi figurano parecchie volte nei diversi gruppi, e tuttavia ciascuno è calcolato una sola volta nel numero complessivo. Questa Esposizione è internazionale; il numero degli espositori stranieri è di 57, fra i quali si contano: 25 Case industriali austriache, 7 inglesi, 5 belghe, 4 russe, 4 americane, 3 svedesi, 3 italiane, 1 francese, 1 olandese, 1 danese, ecc. La China ed il Giappone sono rappresentate con una collezione appartenente al Museo industriale di Berlino, il quale la prestò per questa circostanza.

Le macchine esposte, destinate alla fabbricazione e ai diversi trattamenti della carta, sono mosse dal vapore, e possono sviluppare una forza di 200 cavalli.

Tra le curiosità che si notano, c'è una casa, detta casa di carta (*Papierhaus*). È una casa costituita del solo pian terreno. Il corpo di fabbrica è in legno, all'americana; ma rivestito all'esterno da cartone compresso, che lo ripara dal caldo, dal freddo e dagli insetti; nell' interno è parimenti rivestita dalla stessa carta compressa, inchiodata sui muri per sostituire il legno. Il tetto è coperto da uno strato di cartone indurito, destinato a rimpiazzare le tegole. La costruzione interna presenta delle porte di cartone, tappezzerie, soffitti, candelabri, tappeti, stuoie e tendine di carta, e persino una stufa, nella quale, a quanto pare, si può far fuoco.

Le tavole e i parapetti, ecc., sono di carta morbida. Più in là si scorgono varii oggetti fabbricati colla stessa pasta di carta. È esposto anche un battello a vela, formato da 800 tavolette di cartone. Non molto lungi, funziona una macchina, la quale fabbrica 8000 buste da lettere al giorno.

Un'altra Casa industriale, la quale, a quel che sembra, fabbrica ogni anno 114 milioni di buste da lettere e 12 milioni di calamai, ha disposto 10,000 delle sue buste di ogni qualità, in modo da formare le foglie e fiori d'un albero raffigurante una palma.

Le signore si fermano poi a preferenza davanti ad un certo numero di bomboniere, astucci, ventagli, e specialmente colli e manichette di carta, ricamati, ornati di fiori artificiali, ecc.

Meritano pure d'esser veduti in questa Esposizione dei trastulli di carta pesta, fabbricati da una Casa industriale dell'Ezgebirge sassone, la quale, molto incoraggiata dallo Stato, si è data specialmente a questo genere d'industria.

**Nuova locomotiva stradale.** — Scrivesi da Zurigo al *Journal de Genève*:

Il signor ingegnere Schmidt, di Zurigo, ha costrutto una locomotiva stradale colla quale egli recasi a Parigi, seguendo la via ordinaria e conducendovi la sua invenzione. Egli giunse sabato sera a Basilea, alle ore 8 e mezzo, da Zurigo, compresevi le varie soste imposte da difficoltà le maggiori delle quali sono ora superate.

Questa macchina, colla rispettiva provvigione d'acqua e carbone, e due persone che la conducono, pesa 128 quintali, ed il forgone bagagli, che trae seco, ne pesa circa 100. Essa non è soltanto una rimorchiatrice, ma è anche fatta per servire, all'occasione, di pompa a vapore, aspirante l'acqua ad una distanza di 20 piedi e lanciandola ad un'altezza o ad una distanza di 180 piedi, e ciò in ragione di 2000 litri al minuto. La locomotiva rappresenta una forza di 25 cavalli-vapore.

Dopo essersi riposato a Basilea la domenica, il signor Schmidt ripartì il lunedì mattina per Belfort, in mezzo ad un grande concorso di curiosi giunti per vedere tale novità.

**Le cascate del Niagara.** — L'anno scorso, un abitante di Buffalo effettuò una serie di esperimenti allo scopo di dimostrare la possibilità di trasmettere l'immensa forza dell'acqua, per mezzo di aria compressa, dalle cascate del Niagara sino alla città di Buffalo, vale a dire ad una distanza di 35 chilometri.

L'*Advertiser* ci narra che tali esperimenti ebbero buon esito. Si formò una Compagnia, presieduta dal senatore Pierce. Si sottoscrisse un considerevole capitale, e fra poco il Niagara servirà, come tutte le altre cascate, a far girare dei mulini.

La parte principale del meccanismo idraulico sarà posta al disotto della caduta, nelle vicinanze dei deliziosi paraggi conosciuti sotto il nome di *Voile de la Fiancée*. Il rimanente sarà collocato sulla riva, direttamente al disopra. I grandi compressori ad aria, di cui 3 avranno 70 piedi di lunghezza sopra 6 di diametro, saranno disposti al disotto della riva americana, presso l'acqua, e i serbatoj al di sopra.

I cilindri di ferro saranno costrutti come le più solide caldaie.

La caduta perpendicolare del bacino alimentare nei compressori ad aria, situati inferiormente, sarà di 214 piedi. Dai calcoli risulta che si otterrà una forza sufficiente per innalzare a 150 piedi un volume d'acqua di 350,000 *galloni* (1 gallone corrisponde a 4 litri al minuto). Una certa quantità di valvole sarà posta ai cilindri per lasciar sfuggire l'acqua opportunamente, dopo scaricata l'aria compressa.

Gli autori di siffatta impresa si propongono di arrivare a sostituire l'aria compressa al vapore in tutte le officine di Buffalo.

**Il faro di Ar-men.** — Una delle più notevoli opere pubbliche eseguite da parecchi anni a questa parte, non solamente a motivo della sua grande utilità, ma altresì per le molte ed eccessive difficoltà che bisognava superare, si è indubbiamente il faro di Ar-men, eseguito dagli ingegneri dei ponti e strade alla estremità dell'argine dello Sein, costituito da scogli sott'acqua, che si estendono in mare fino ad una distanza di dieci chilometri oltre l'isola di Sein e la punta del Finisterre.

Circa la costruzione di questo faro, nel resococonto della seduta del 14 giugno scorso della *Société d'encouragement pour l'industrie nationale*, trovasi un'interessante comunicazione del presidente sig. Dumas, da cui crediamo dover riferire quanto segue:

Gli scogli dell'argine di Sein, sui quali le ondate del mare vanno a frangersi quasi continuamente con una eccessiva violenza, sono tristamente celebri fra i navigatori, e minacciano sempre la vita dei marinai, costretti a girare intorno alla Bretagna per andare dalla Manica nelle parti più meridionali dell'Oceano francese. Però, fino ad ora, quel pericolo perenne non aveva potuto essere segnalato se non imperfettamente.

Diciotto anni fa, vale a dire nel 1860, la Commissione dei fari fece intraprendere una serie di studii per vedere se non fosse possibile di costruire un faro di primo ordine sopra una delle roccie che si vedono a marea bassa, e che sono più vicine all'estremità dell'argine di Sein.

Quegli studii furono affidati ad una Commissione esclusivamente composta d'ingegneri idraulici e di ufficiali di marina, che, dopo averli interrotti per qualche tempo, li ripresero nel 1866.

Il signor Ploix, ingegnere idrografo che fu inviato sui luoghi, propose che si tentasse di eseguire una costruzione sulla roccia di Ar-men, e disse: « L'opera che io propongo « è oltremodo difficile, e quasi impossibile; ma, stante « l'importanza capitale che ha l'illuminazione di questi « scogli, non bisogna rifuggire nemmeno dal tentare l'im« possibile ».

Lo scoglio di Ar-men non è riparato da nessuna terra, e non è possibile accostarvisi tranne che quando il vento soffia in certe direzioni. Nè i membri della Commissione, nè il signor Ploix erano riusciti a scendere sulla roccia, nè ad avvicinarla più che ad una distanza di 15 metri; ma un ingegnere vi si avvicinò maggiormente, ed il sindaco dei marinai riuscì a mettervi piede. Allora si constatò che la roccia di Ar-men, composta di un gneis assai duro e resistente, era larga da 7 ad 8 metri, lunga dai 12 ai 15 metri a marea bassa; e che, mentre era quasi verticale dalla parte dell'est, dalla parte opposta aveva un dolce e quasi insensibile pendìo.

Tosto che si conobbero le esatte dimensioni dello scoglio di Ar-men, la Commissione deliberò di costruirvi il faro desiderato, e per costruirvelo scelse questo sistema di costruzione. Su tutta l'area che deve ricoprire l'edifizio, ed anche più in là, fare sulla roccia dei fori di trapano da minatore, profondi 30 centimetri e distanti un metro l'uno dall'altro. In quei buchi dovranno essere impiombati dei perni od arpioni verticali per riunire la muratura alla roccia; e dei perni consimili e delle forti catene orizzontali si dovranno pure introdurre nell'opera muraria, a misura che andasse elevandosi, per impedire qualunque screpolatura o franamento.

Quei buchi, senza i quali era impossibile incominciare la costruzione del faro, furono eseguiti dai pescatori dell'isola di Sein, abituati a vivere fra gli scogli dell'argine ed a non paventare i marosi, nè le burrasche.

Alla fine della campagna del 1867, gli operai avevano potuto accostarsi solamente 7 volte allo scoglio di Ar-men, lavorarvi per lo spazio di 8 ore, e farvi 15 fori della profondità voluta.

Nel successivo anno 1868, gli operai furono assai più fortunati, poichè poterono accostarsi 16 volte allo scoglio, e lavorarvi 18 ore, facendovi 40 nuovi fori, che, uniti ai buchi fatti l'anno prima, permettevano finalmente di gettare le prime fondamenta dell'opera muraria da costruirsi.

La costruzione del faro venne incominciata nel 1869.

Alla fine della campagna del 1869, sullo scoglio di Armen erano già stati costruiti 25 metri cubi di muratura, che trovossi perfettamente intatta nel 1870.

Di anno in anno, le costruzioni murarie dello scoglio di Ar-men sono andate aumentando, talmente che al giorno

d'oggi, su quello scoglio, vi sono già 703 metri cubi di muratura.

Riguardo poi al costo di una mano d'opera sì faticosa e tanto eccezionale, è agevole il farsene un'idea, quando si sappia che il prezzo medio del metro cubo di muratura, che ammontava a quasi 3000 fr. nel 1873, nel 1875 era sceso a soli 375 fr.

Nel 1877, più che in tutti gli anni precedenti, gli operai poterono accostarsi allo scoglio di Ar-men e lavorarvi più a lungo e più utilmente; ma siccome fu necessario di sollevare i materiali da costruzione ad un'altezza sempre maggiore, e convenne fare delle opere murarie di soggezione, che richiedevano molto più tempo ed una precisione non comune, così non si fecero più che 46 decimetri cubi di muratura all'ora, ed il prezzo del metro cubo salì a fr. 750.

Il dado massiccio, che costituisce la vera base del faro di Ar-men, si prolunga fino al livello dell'alto mare con il diametro di m. 7.20, al quale la larghezza dello scoglio costrinse a limitarsi. Questo diametro è solamente di metri 6.90 per i tre metri successivi.

Attualmente la torre del faro di Ar-men sorge già ad una altezza di m. 12.30 sopra il livello del più alto mare; il successo dell' opera intrapresa pare oramai aessicurato, e si spera di poterla terminare completamente nello spazio di tre anni.

Il faro di Ar-men sarà un faro di second' ordine, ed il suo fanale, che deve impedire i disastri tanto frequenti in quei paraggi, sorgerà a m. 28.80 sopra il più alto mare.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii s'aggirarono anche nella scorsa settimana in una sfera tenebrosa o chiarita a lampi di fuochi fatui.

Le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 341 e 340; le Obbligazioni relative a 253.50 circa; i Boni a 571.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, si tennero a 253.50 e 254; la serie B, a 250.50 e 250.75 — Le Pontebbane a 388 — L'Alta Italia a 263.50 e 263.25.

La Borsa di Parigi trattò con pari freddezza le Lombarde a 171 e 167; le Obbligazioni a 243 e 242. Le Vittorio Emanuele a 244 e 245.

Le Azioni delle Ferrovie Romane a 75; le Obbligazioni relative a 270.

**Debito pubblico** — La *Gazzetta Ufficiale* del 5 corr. ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 5), comprese nella 59ª estrazione, seguita in Firenze il 31 luglio 1878:

*Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.*

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Estratto | I. N. 9560 | col premio | di L. | 36,865. |
| » | II. N. 17743 | » | » | 11,060. |
| » | III. N. 12801 | » | » | 7,375. |
| » | IV. N. 1957 | » | » | 5,900. |
| » | V. N. 10015 | » | » | 1,520. |

*(Seguono i numeri delle 397 Obbligazioni estratte senza premio).*

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruire con tutto settembre 1878 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1878, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 30 settembre 1878 aventi i numeri dal 60 al 73.

## CONVOCAZIONI

**Unione enofila d'Asti.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 22 corr. in Asti, alla sede dello Stabilimento, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, per l'approvazione del bilancio annuale, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 8 amministratori e 3 sindaci.

**Società anonima delle miniere di ferro di Stazzema.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel 3 settembre p. v. in Siena (piazza Petronilla, 1) pel conferimento di cariche vacanti, per comunicazioni del Consiglio, e per deliberazioni sulle spese e finanze sociali, sulla pendenza Forbes, e sulla proposta d'affitto della miniera.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società Ligure-Lombarda per la raffinazione degli zuccheri.** — Dal 12 corr. si pagherà agli azionisti l'interesse semestrale in L. 7.50 per azione: in Genova, presso la Cassa sociale (via S. Luca, 4); in Milano, presso Carlo Erba (via Solferino, 25).

# Avvisi d'Asta

Il 20 corr., presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte sul fosso del Biedano e correzione degli adiacenti tratti della strada Aurelia, pel complessivo importo di lire 42,513.67. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4260 in moneta, o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la suddetta Deputazione prov., si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle grosse riparazioni ai selciati della strada provinciale Casilina, tronco I, per l'importo di L. 20,285.78. Deposito interinale L. 400 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2000 idem, o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 24 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si ricevono le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione di un tratto dell'argine destro di Bruna sottocorrente alla Pedata di Casetta Bandinelli, in diminuzione della somma di L. 36,198.12, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Oulx (prov. di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della Casa comunale ad uso delle pubbliche Scuole, per il presunto importo di L. 22,170. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso la Segreteria municipale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sambiase (prov. di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione consorziale del bacino del torrente Cantagalli, per il presunto importo di L. 94,951.67. Deposito interinale L. 4000 in moneta metallica o biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,400, idem.

— Il 2 settembre p. v., presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo incanto per l'appalto della deviazione di un tronco della strada provinciale compreso fra gli abitati di Spadafora e Venetico, colla costruzione di un ponte in ferro sul torrente Coccuzzaro, in diminuzione della somma di lire 32,977.35, così ridotta in seguito ai ribassi offerti nei precedenti incanti. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

26ª Settimana. — *Dal 25 giugno al 1º luglio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercitı | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 392,560.65 | 271.48 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 418,440.72 | 289.38 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 25,880.07 | — 17.90 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878 | 1,446.— | 9,618,307.18 | 6,651.66 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 11,046,948.81 | 7,639.66 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . | » | —1,428,641.63 | — 988.00 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 138,947.10 | 121.14 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,094.— | 142,889.87 | 130.61 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 53.— | — 3,942.77 | — 9.47 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878. | 1,143,80 | 3,573,996.53 | 3,124.67 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,080.62 | 3,414,325.45 | 3,159.60 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . . | + 63.18 | + 159,671.08 | — 34.93 |

## Strade Ferrate Romane

21ª Settimana — *Dal 21 al 27 maggio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercitı | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 501,639.53 | 15,754.43 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 785,350.44 | 24,878.40 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 283,710.91 | 9,123.97 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1º gennaio al 27 maggio 1878 . | 1,648 | 10,881,253.46 | 16,394.45 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 11,020,426.89 | 16,624.30 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 139,173.43 | 229.85 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1º al 30 aprile 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio | | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 6952 | 18,187.47 | 20639 | 25,516.15 | 43,703.62 |
| Bagagli e cani. | 162 | 365.49 | 592 | 446.82 | 812.31 |
| Merci a G.V. .. | 798 | 2.149.94 | 2613 | 2,018.74 | 4,168.68 |
| Merci a P.V. .. | 834 | 6,448.62 | 1235 | 9,360.38 | 15,809.00 |
| Introiti diversi. | » | 220.79 | » | 598.26 | 819.05 |
| Totale L. | 8746 | 27,372.31 | 24479 | 37,940.35 | 65,312.66 |

# ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 21 Agosto 1878 N.° 34.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *L'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane — Prodotti ferroviarii mensili (Giugno 1878) — Ferrovia del Gottardo. Sesto rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 (Cont.) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

### delle Ferrovie italiane

Ora che la Commissione per l'inchiesta ferroviaria, nominata, dal Parlamento e dal Governo, venne dal ministro Baccarini convocata in Roma per costituirsi e dar principio ai suoi lavori (V. la odierna nostra *Corrispondenza* da Roma), importa conoscere a fondo i criterii che hanno guidato specialmente la Commissione della Camera dei deputati ad appoggiare il progetto di legge, presentato dal Ministro stesso ed approvato poi da ambidue le Camere; tanto più che tutti ricordano come la relativa discussione venisse fatta affrettatamente in sul chiudere della sessione, per cui non poteva essere profonda e diffusa com'era, in vero, desiderabile e per la somma importanza dell'argomento, e per le gravi questioni intorno ad esso suscitate da lunga pezza e con tante vicissitudini.

Ecco dunque la Relazione della suddetta Commissione parlamentare, che si componeva degli on. Nervo, Borelli, Morpurgo, Depretis, La Porta, Miceli, Spaventa, Coppino e Marselli, e di cui l'on. Nervo fu presidente e relatore:

ONOREVOLI COLLEGHI!

Fra i più gravi problemi, che l'Italia doveva risolvere per completare la grandiosa opera del suo nazionale risorgimento cementando l'intima unione dei suoi popoli, il problema ferroviario fu il primo, a cui essa si trovò di fronte sin dai primordii della sua politica unificazione, e che da diciotto anni in qua continua a preoccupare il Governo e il Parlamento, malgrado le varie combinazioni esperimentate o studiate per provvedere alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, di cui il paese abbisogna.

Se coi diversi sistemi adottati si poterono costruire, durante quel periodo di tempo, più di seimila chilometri di strade ferrate, non si può dire tuttavia che siasi potuto risolvere il problema con una formola, la quale soddisfi convenientemente ai grandi e molteplici interessi politici, finanziarii ed economici della nazione, inerenti al completamento della sua rete ferroviaria.

L'Italia, antica maestra di civiltà, che, uscendo dal suo secolare letargo, seppe dar prova di profondo senno politico, non ha ancora trovato questa formola.

Nè ciò deve far meraviglia, quando vediamo i paesi che occupano il primo posto nella gerarchia delle nazioni civili, e sono già dotati di estese reti ferroviarie, continuare nondimeno a studiare questo moderno problema per trovare quel meglio che risponda alle esigenze della loro situazione.

Quali possono esserne la cause?

Noi siamo oggidì chiamati ad esaminare un progetto di legge per un'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane e per autorizzare il Governo ad assumere provvisoriamente l'esercizio della rete dell'Alta Italia.

È questa inchiesta veramente necessaria, dopo che il Parlamento, votando l'art. 4 della legge 29 giugno 1876, relativa al riscatto di quella rete, sancì già il principio che lo esercizio della rete medesima fosse affidato alla industria privata?

E se una inchiesta è necessaria, quale dovrà esserne lo indirizzo e la estensione, onde riesca feconda di utili risultati?

Dovrà la inchiesta estendersi a tutti indistintamente i sistemi di esercizio ferroviario, oppure essere circoscritta ai sistemi di esercizio per mezzo dell'industria privata?

D'altra parte, il provvedimento, che il Ministero ci propone, di autorizzare per breve spazio di tempo l'esercizio governativo della suddetta rete, può desso essere accolto senza derogare al principio sancito dalla sovraccitata legge del 1876?

Non si poteva proprio evitare questo provvedimento, procurando di continuare provvisoriamente il contratto di affitto colla Società della *Süd-Bahn* austriaca, oppure con altra combinazione?

Queste furono le prime considerazioni, che si presentarono alla mente di alcuni membri della vostra Commissione, nell'accingersi all'esame del progetto di legge.

Essa decise di chiedere in proposito al Ministero particolari schiarimenti verbali e di rivolgergli per iscritto la seguente domanda:

« Quale, nella intenzione del Governo, debba essere il « mandato della Commissione d'inchiesta, ossia:

« Se le indagini della Commissione debbano soltanto far « conoscere quali siano i metodi da preferirsi per le con- « cessioni dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'indu- « stria privata;

« Oppure, se quelle indagini debbano anche rivelare quali « siano senza limitazione i metodi da preferirsi per l'eser- « cizio delle ferrovie dello Stato ».

Riguardo alla convenienza di continuare provvisoriamente l'esercizio della rete dell'Alta Italia per mezzo della Società della *Süd-Bahn* austriaca, l'on. sig. Ministro dei lavori pubblici osservò, in seno alla Commissione, avere il Governo pensato che, prorogando maggiormente l'attuale stato di cose e lasciando l'esercizio di quella importantissima rete nelle mani di una Società straniera, sarebbesi mancato allo scopo politico, che si volle essenzialmente raggiungere col riscatto della rete medesima.

Inoltre, era pure dovere del Governo di preoccuparsi seriamente delle questioni, non ancora risolte, cui diede luogo la esecuzione della Convenzione di Basilea, e di quelle che si travedono potersi riferire alla osservanza del contratto d'affitto della rete dell'Alta Italia, che scade col corrente mese (*giugno* 1878); la soluzione delle quali si aveva fondato argomento di ritenere potesse influire in modo assai sensibile sopra le condizioni di una proroga di questo affitto, meno favorevoli agli interessi dello Stato.

Queste diverse considerazioni consigliarono al Governo di rinunziare all'idea di una simile proroga.

Considerazioni di non minor peso indussero il Ministero a mettere eziandio da parte il concetto di intavolare trattative con altri elementi per un temporaneo esercizio della sopra menzionata rete.

Anzitutto la odierna situazione economica del paese, la quale si risente grandemente della posizione politica di tutta l'Europa, essendo poco favorevole alla formazione di serie Società atte ad assumere l'esercizio di cui si tratta, con le garanzie che il Governo ha l'obbligo di chiedere, non consente di far calcolo sopra la possibilità di trovare nella concorrenza di varie offerte le migliori condizioni che il Governo possa ragionevolmente pretendere.

D'altronde, non si può disconoscere che, trattandosi di un semplice esercizio provvisorio, non si potrebbero pretendere da una Società appaltatrice tali condizioni, quali con un lungo contratto sarebbe possibile ottenere; e per un contratto anche provvisorio, facevano inoltre difetto quei numerosi elementi di fatto, che il Governo ignora e che esso propone di accertare con una inchiesta.

Soffermandosi poscia sulla questione di cotesta inchiesta, l'on. Ministro dei lavori pubblici dichiarò che il Governo la crede indispensabile, non potendo ancora considerare come maturo lo studio delle gravi e molteplici questioni, che importa risolvere per l'applicazione dell'art. 4 della legge 29 giugno 1876.

Egli soggiunse che si è appunto per la mancanza degli elementi necessarii alla soluzione di coteste questioni, che il Ministero attuale non credette di poter assumere la responsabilità di sostenere dinanzi al Parlamento le Convenzioni presentate nella tornata del 22 novembre 1877.

Nondimeno il Ministero non esclude che l'inchiesta possa anche essere estesa al sistema che formò oggetto di quelle Convenzioni.

La Commissione fece inoltre osservare all'on. Ministro dei lavori pubblici, che alle suddette Convenzioni essendo pure uniti speciali patti relativi al riscatto della rete delle Ferrovie Meridionali e della rete delle Ferrovie Romane, già convenuto con atti del 1873, essa desiderava sapere quali fossero le intenzioni del Governo intorno a questi due riscatti; e più specialmente riguardo a quello della rete della Società delle Ferrovie Romane, di cui il Governo, autorizzato con legge del 1875, ha già convertito in rendita 5 per cento la maggior parte delle Obbligazioni comuni.

L'anormale situazione fatta a questa Società dalla sospesa attuazione del riscatto della sua rete, è divenuta più spiccata in seguito a fatti d'ordine giuridico, dinanzi ai quali importa prendere opportune e pronte deliberazioni, nell'interesse della Finanza e del credito dello Stato.

L'on. Ministro dei lavori pubblici non dissimulò la sua preoccupazione per questo stato di cose, nè la necessità di provvedimenti, e disse essere pure intenzione del Governo che l'inchiesta si estenda eziandio alle questioni che riguardano il riscatto delle due sovramenzionate reti delle linee Meridionali e Romane, non escludendo, riguardo a quest'ultima rete, quelle più sollecite indagini che fossero del caso.

Intorno poi alla domanda se, nella mente del Governo, la inchiesta debba estendersi a tutti indistintamente i sistemi di esercizio ferroviario, od essere limitata a quelli che riguardano siffatto esercizio per mezzo della industria privata, la Commissione ebbe dagli onorevoli signori Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro dei lavori pubblici la risposta scritta, che si unisce sotto l'allegato *A*, nella quale è detto che: « Il Ministero, fedele al principio sancito dalla legge 29 giugno 1876, n. 3181, in- « tese assegnare per mandato essenziale alla Commissione « d'inchiesta, lo studiare quali siano i metodi migliori per « raggiungere l'intento imposto al Governo dall'articolo 4 « della legge medesima.

« Il Ministero non può però imporre limiti agli studii « della Commissione d'inchiesta, alla quale non si intende « togliere facoltà di raccogliere il maggior numero possi- « bile di fatti, da cui il Parlamento dovrà trarre lume nelle « sue risoluzioni ».

In seguito a questa risposta, la Commissione discusse largamente la questione, e la sua opinione si manifestò divisa intorno alla estensione da darsi all'inchiesta.

La maggioranza pensa che questa debba essere ampia ed estesa alla ricerca di tutti quei fatti che possono illuminare il Governo, il Parlamento ed il paese sul miglior modo di risolvere il grave e complicato problema dell'esercizio ferroviario, senza pregiudicare la disposizione dell'articolo 4 della legge del giugno 1876.

La minoranza ritiene invece che l'inchiesta debba essere ristretta alle questioni che toccano esclusivamente le diverse modalità dell'esercizio ferroviario per mezzo della industria privata, sembrandole che questo concetto sia più conforme al principio sancito dall'articolo 4 della sovramenzionata legge; e che, d'altra parte, se si dovesse estendere la inchiesta a tutto il problema ferroviario nella sua più ampia significazione, il tempo relativamente breve assegnato dal progetto di legge per le indagini di cui si tratta, non sarebbe sufficiente.

Con quell'articolo essendo stato stabilito che le ferrovie dello Stato debbano essere esercitate dalla industria privata, si è alla ricerca delle condizioni a cui meglio convenga allo Stato di affidare questo esercizio a private Società, che la inchiesta deve principalmente tendere.

Un membro della minoranza osservò inoltre come circostanze speciali gli creano l'obbligo d'insistere acciò la Commissione discuta eziandio le Convenzioni ferroviarie presentate alla Camera nella tornata del 22 novembre 1877.

Venuta ad una conclusione, la Commissione si trovò dinanzi a due proposte nei seguenti termini:

*1ª proposta sotto forma di dichiarazione:*

« La Commissione è d'avviso che, tenuto conto del tenore dell'articolo 1 del progetto di legge in discussione, delle deliberazioni degli Ufficii, e della risposta data dal Ministero alla Commissione colla sua nota 7 giugno 1878 sui quesiti fattigli dalla Commissione stessa, come dalle dichiarazioni che precedono il suddetto progetto di legge e quello sulle costruzioni ferroviarie;

« L'inchiesta debba essere larga ed estesa a tutti gli elementi che hanno attinenza coll'esercizio delle ferrovie, ivi compresi i patti contenuti nelle Convenzioni presentate al Parlamento il 22 novembre 1877 ».

*2ª proposta sotto forma di articolo da sostituirsi all'art. 1 del progetto di legge:*

« Una Giunta procederà ad una inchiesta per riconoscere quali siano i metodi da preferirsi per le concessioni del-

l'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata. La Giunta farà tutte le indagini che stimerà necessarie ed opportune per adempiere il suo mandato ».

La maggioranza della Commissione, con *cinque* voti contro *quattro*, approvò la prima di queste due proposte, di cui la seconda esprime il concetto della minoranza della Commissione stessa.

I membri della Commissione, che approvarono la prima proposta, sono d'avviso che la necessità di una inchiesta larga ed estesa a tutti gli elementi che influiscono sulle risultanze economiche, amministrative e finanziarie dell'esercizio delle nostre grandi reti ferroviarie, è dimostrata dalle stesse vicende dell'industria delle strade ferrate nel nostro paese dal 1860 in poi, e dalle cause diverse, tanto sociali ed economiche, come finanziarie e politiche, di cui l'odierna anormale situazione è l'effetto, e che, come una fatale ed inevitabile conseguenza, condussero al progetto di legge, del quale ci stiamo occupando.

Se la straordinaria brevità del tempo concesso al vostro relatore lo avesse consentito, egli si sarebbe fatto carico di aggiungere a queste brevi pagine una succinta esposizione storica di queste vicende e di queste cause, le quali provano non solo la necessità di una seria inchiesta intorno alle più convenienti modalità dell'esercizio delle ferrovie dello Stato per mezzo dell'industria privata, ma eziandio la grandissima utilità e la non minore necessità di estendere la inchiesta medesima all'accertamento di tutti quei fatti che sono intimamente connessi colla complicata e grave questione di un grande servizio pubblico, quale appunto è sempre l'esercizio delle grandi reti ferroviarie di un paese, qualunque sia il sistema secondo il quale cotesto esercizio venga condotto.

E, invero, molti di questi fatti e molte delle questioni che ne derivano, influiscono sulle risultanze economiche e finanziarie dell'esercizio ferroviario, tanto nel caso in cui tale esercizio è affidato al Governo, come quando è concesso all'industria privata.

Inoltre, in quest'ultimo caso, l'essere il Governo perfettamente edotto di tutti i fatti che influir possono su quelle risultanze, può metterlo in grado di meglio assicurare gli interessi del paese nel negoziare i patti relativi alla cessione dell'esercizio ferroviario all'industria privata.

Non dobbiamo dissimularci che la questione ferroviaria preoccupa vivamente il paese, non solo dal punto di vista delle nuove linee da costruirsi, ma eziandio da quello dell'esercizio delle linee medesime; poichè esso ben sente che le modalità di questo servizio potranno avere una grandissima influenza sul libero svolgimento delle sue forze economiche e della sua potenza d'iniziativa per promuovere il completamento della sua rete ferroviaria.

Egli è evidente che il problema, che si agita, tocca taluni dei più vitali interessi della nazione, affidati all'alta tutela del Governo e del Parlamento, e che per ciò vuol essere studiato profondamente all'infuori di qualsiasi preconcetto politico.

Con eguale criterio noi scorgiamo essere questo argomento stato esaminato in Francia, nel Belgio, in Germania ed in Inghilterra, dove le questioni sollevate all'apparire della nuova industria, che conta appena mezzo secolo di esistenza, richiamarono per tempo l'attenzione dei Poteri dello Stato, e dove, come ben vi è noto, ebbero luogo a diverse epoche numerose e larghe inchieste, che attestano quanta importanza siasi, ben a ragione, attribuita in quei paesi al problema ferroviario.

Infatti, speciali norme di diritto pubblico per regolare la materia della costruzione e dell'esercizio delle nuove vie percorse dalla vaporiera; le forme più convenienti per riunire i capitali necessarii, avuto riguardo alle esigenze del credito dello Stato e del mercato monetario; i modi e la misura dell'intervento dello Stato per appoggiare efficacemente il progresso della nuova industria; le più convenienti modalità per l'esercizio delle linee costrutte; i rapporti delle Società concessionarie tra di loro e col pubblico, sì all'interno che all'estero, per gli scambi internazionali; e, per ultimo, le risultanze economiche e finanziarie ottenute dall'applicazione dei diversi sistemi adottati: tutta questa numerosa serie di importanti questioni fu profondamente esaminata e discussa nei sovramenzionati paesi, e sempre all'infuori di ogni spirito di parte.

Se così estese ricerche e così profondi studii furono giudicati necessarii per risolvere convenientemente, secondo le esigenze delle locali condizioni economiche e sociali, il complicato problema ferroviario in Francia, nel Belgio, in Germania ed in Inghilterra, dove abbondano tutti gli elementi atti a favorire un grande progresso della industria di cui si tratta, *a fortiori* questa necessità debb'essere ammessa per l'Italia, le cui condizioni sono, sotto questo rispetto, assai diverse da quelle delle dianzi citate regioni, e dove finora non ebbe mai luogo una profonda e larga inchiesta per ricercare i migliori metodi di valersi di questo nuovo e fecondo fattore della ricchezza e della forza militare dei popoli.

Secondo l'avviso della maggioranza della Commissione, quattro ordini di considerazioni militano, adunque, a favore di una inchiesta larga ed estesa a tutti i sistemi di esercizio ferroviario:

1° Le vicende poco liete, ed in gran parte onerosissime per l'erario pubblico, della industria ferroviaria in Italia;

2° L'attuale situazione creata da queste vicende alle tre grandi reti ferroviarie del Regno: situazione sotto diversi rispetti anormale, che richiama la più seria e sollecita attenzione del Governo e del Parlamento;

3° Le numerose inchieste eseguite in altri paesi sulla questione ferroviaria;

4° E per ultimo, la mancanza di molti degli elementi necessarii per la soluzione del problema.

La maggioranza della Commissione è convinta che tale insufficienza si renderebbe evidente, se si discutessero le principali questioni, l'accurato esame delle quali l'esperienza ci insegna essere indispensabile presso di noi, onde giungere a quella soluzione, che il Paese attende ansioso dalla saviezza e dal patriottismo del Governo e del Parlamento, tanto nei riguardi delle esigenze delle odierne sue condizioni economiche, come rispetto agli interessi delle finanze dello Stato.

Ma, siccome mancò assolutamente il tempo per fare un somigliante esame e coordinare con un metodo razionale la numerosa serie di siffatte questioni, la maggioranza della Commissione si limita ad indicarne sommariamente alcune, come saggio di quelle che dovrebbero essere esaminate sotto il punto di vista della loro migliore soluzione conciliabile coi diversi sistemi fondamentali che possono adottarsi.

1° Se, a fronte dei gravi oneri che il paese già sopporta sotto diverse forme per il riscatto della rete dell'Alta Italia e per la costruzione delle altre linee appartenenti eziandio allo Stato, le tariffe pei trasporti su quelle ferrovie debbano eziandio essere considerate come uno strumento fiscale diretto ad aumentare le entrate ordinarie del Tesoro pubblico; oppure se, attesa la grandissima influenza, che i prezzi dei trasporti hanno sul movimento del traffico e quindi sull'aumento della produzione nazionale, è ritenuta la grande necessità di aumentare quest'ultima, non sia miglior consiglio seguire il sistema di tariffe miti, che permettano un grande sviluppo di cotesto traffico e di coprire ad un tempo le spese di esercizio, di manutenzione e di riparazione delle linee.

2° Se, quando il prodotto lordo eccederà l'ammontare di queste spese, convenga, per favorire gli interessi economici del paese, adottare il sistema di applicare tutto o parte del prodotto netto ad una graduale riduzione delle tariffe ferroviarie.

3° Quali sono gli elementi che costituiscono i prezzi dei trasporti oggidì in vigore sulle ferrovie dello Stato?

Se questi prezzi contengono già la quota di rimborso delle spese di esercizio, di manutenzione e di riparazione, più un diritto di pedaggio, è egli utile e giusto, dal punto di vista dei bene intesi interessi economici e finanziari e dei diritti del paese, conservare l'attuale tassa sui trasporti a grande e piccola velocità?

Se gli stessi prezzi comprendono pur già una quota per l'interesse e l'ammortimento del capitale che rappresenta

il costo definitivo delle linee dello Stato, converrà, nei riguardi finanziarii, conservare questa quota, oppure abbandonarla per favorire maggiormente l'incremento del traffico?

4.° Quali differenze esistono oggidì tra le tariffe pei trasporti ferroviarii in Italia e quelle analoghe vigenti nei paesi limitrofi?

Quale influenza coteste differenze possono esercitare sulla produzione nazionale in Italia ed in quei paesi, e quali modificazioni sarebbero da farsi alle tariffe italiane per mettere l'industria ed il commercio d'Italia in condizioni da non poter soffrire sensibilmente dalla concorrenza estera, nei riguardi della diversità di trattamento per i trasporti ferroviarii?

5.° Se, avuto riguardo alle nuove tariffe doganali, generale e convenzionali, da attuarsi in Italia, sia il caso d'introdurre qualche modificazione nelle tariffe pei trasporti ferroviarii, onde tenere conto delle nuove condizioni fatte all'industria ed al commercio d'Italia coi nuovi dazii doganali;

6.° Se, per facilitare il transito internazionale sulle ferrovie italiane, sia necessario qualche provvedimento, e quale, riguardo alle tariffe ferroviarie ed alla vigente tassa sui trasporti a grande e piccola velocità;

7.° Accertare qual è il percorso medio delle principali merci che ciascuna provincia del regno riceve e spedisce, onde giungere così a conoscere esattamente, per ciascuna di esse, la natura e la quantità delle merci che ne costituiscono il traffico, come il raggio delle sue importazioni ed esportazioni;

8.° Investigare quali sono i risultati prodotti in ciascuna provincia del regno dalle vigenti tariffe, generale, speciali, differenziali, comuni, di esportazione, di transito ed internazionali, ed esaminare se questi risultati rispondono o no alle esigenze delle condizioni economiche delle singole provincie;

9.° Ricercare quali riforme importi introdurre nelle vigenti tariffe ferroviarie, nello scopo di meglio adattarle alle condizioni economiche del paese, sia col diminuire il prezzo dei trasporti delle materie prime e di altre merci, sia coll'estendere i trasporti a grande velocità ed a moderati prezzi a certe derrate di difficile conservazione; sia con una più semplice, più giusta e meno costosa classificazione di alcune parti della classificazione attuale; sia infine, con migliori combinazioni pel traffico internazionale, atte a facilitare maggiormente gli scambii del nostro paese coll'estero;

10.° Esaminare quali sono le merci e le derrate, la cui produzione ed il cui consumo potrebbe essere aumentato da una riduzione delle vigenti tariffe; e quale sarebbe il rapporto tra la diminuzione delle tariffe e l'aumento probabile della tonnellata di traffico per le principali merci;

11.° Esaminare se, date le odierne condizioni del traffico ferroviario in Italia, possa convenire, tanto nei riguardi economici, come nei riguardi finanziarii, lo adottare il sistema di una sola tariffa generale, la quale comprenda soltanto un certo numero di serie aventi per base il valore, il peso ed il volume della merce da trasportare;

12.° Se e quali modificazioni siano da farsi alle norme in vigore, onde assicurare agli speditori i trasporti sulle linee più brevi, senza che essi abbiano a farne speciale domanda;

13.° Se e quali modificazioni siano da introdursi nelle norme in vigore per la resa delle merci a domicilio, e pel termine concesso ai destinatarii onde ritirare le merci che loro sono spedite ferme alla Stazione;

14.° Esaminare se e come l'attuale organizzazione del personale risponda alle esigenze del servizio, e quale sia il trattamento che allo stesso personale viene fatto colle norme in vigore per l'ammissione agli impieghi, per le promozioni, le ammissioni alla disponibilità ed al riposo, come per le misure disciplinari;

15.° Esaminare lo stato attuale del materiale fisso e mobile delle Stazioni, dei magazzini di deposito e degli approvvigionamenti di ogni specie.

16.° Quali sono le condizioni attuali delle officine addette all'esercizio della rete dell'Alta Italia per riparazioni al materiale mobile?

Quali parti di questo materiale possono essere fabbricate dall'industria nazionale, a parità di condizioni dell'industria estera? Quali perfezionamenti sono da introdursi nella costruzione delle vetture pei viaggiatori?

17.° In quali condizioni ed in quale misura le diverse qualità di combustibili fossili, che l'Italia possiede, possono essere adoperate per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, e con quali vantaggi?

18.° Esame delle questioni relative al numero ed alla velocità dei treni diretti, misti e dei treni *omnibus*. In quali condizioni e località convenga stabilire treni mattinieri per le classi operaie?

Esame delle questioni attinenti al servizio cumulativo, si interno che internazionale;

19.° Esame della questione della navigazione di cabottaggio lungo il littorale italiano, nei suoi rapporti colle ferrovie littorane. Provvedimenti che possono essere utili allo svolgimento delle due industrie;

20.° Esame delle questioni attinenti all'esercizio della navigazione sui laghi, nei suoi rapporti colle esigenze dell'esercizio ferroviario;

21.° Esaminare la questione degli affluenti delle linee oggidì in esercizio, e vedere quali disposizioni legislative sarebbero necessarie per agevolare l'aumento del numero di questi affluenti e del traffico sulle linee dello Stato;

22.° Esaminare quali miglioramenti convenga, nell'interesse generale del paese, introdurre nelle Convenzioni che il Governo fosse chiamato a stipulare con private Società concessionarie di ferrovie affluenti alle linee dello Stato per assumere l'esercizio di tali ferrovie. Vedere se, per agevolare la costruzione di questi affluenti, non sia il caso di adottare come norma generale la base dell'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo delle linee;

23.° Esaminare la questione dell'esercizio ferroviario anche sotto il punto di vista militare, onde vedere qual metodo convenga meglio adottare per preparare il personale, i mezzi di esercizio, l'ampliamento e l'adattamento delle Stazioni; il materiale mobile, il materiale per il trasporto dei feriti, le trazioni e le tariffe militari;

24.° Se l'attuale sistema di provvedere alla costruzione, alla manutenzione ed alle riparazioni delle ferrovie dello Stato, non che alla sorveglianza di queste diverse operazioni, soddisfi alle esigenze dei bene intesi interessi dello Stato;

25.° Esaminare l'indole e il modo di funzionare dei diversi elementi tecnici ed amministrativi, che influiscono sulla entità delle spese di esercizio, di manutenzione e di riparazioni delle ferrovie dello Stato; e vedere quali provvedimenti siano da farsi nello scopo di ottenere una diminuzione di queste spese, ed un conseguente aumento di prodotto netto.

26.° Esaminare quali servizi o parti di servizio dell'esercizio ferroviario si potrebbero affidare alla responsabilità ed alla intelligente attività di taluni funzionarii e impiegati dello stesso esercizio, col sistema di una partecipazione agli utili derivanti dalla diminuzione di determinate spese (1).

27.° Esame del sistema che formò oggetto delle Convenzioni ferroviarie presentate alla Camera il 22 novembre 1877.

28.° Esame riassuntivo e comparativo delle risultanze che si ottennero dall'applicazione dei diversi sistemi di costruzione e di esercizio di strade ferrate adottati in Italia ed all'estero, tanto dal punto di vista del costo di costruzione, delle spese di esercizio e del prodotto netto delle linee, quanto nei riguardi della influenza di questi diversi sistemi sulle condizioni economiche e sociali dei paesi che li adottarono.

29.° Riassunto generale dei provvedimenti di varia specie, che l'inchiesta avrà indicato come necessarii per dare

(1) Questa idea è pure accennata nelle pregevoli considerazioni dell'on. Alvisi, allegate alla sua Relazione sul bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1878.

all'ordinamento amministrativo, tecnico e finanziario dell'esercizio delle ferrovie dello Stato quelle basi che possano assicurare al pubblico erario il maggior prodotto netto possibile, ed al paese le migliori risultanze economiche e sociali;

30°. Condizioni a cui, tenuto conto di detti provvedimenti e degli altri risultati dell'inchiesta, può convenire allo Stato di affidare l'esercizio delle sue ferrovie all'industria privata, per conseguire i due scopi soprannunziati.

La strettezza del tempo utile che ci rimane, non consentì al vostro relatore di esporvi le ragioni che consigliano di annoverare anche i sovraenunciati punti tra quelli che la inchiesta potrà esaminare.

Ma da questo cenno sommario voi potrete rilevare, onorevoli colleghi, quanto sia l'importanza e l'indole complessa del problema che si tratta di risolvere, quali e quante siano le notizie di fatto, ragionevolmonte coordinate, che tuttora ci mancano, per rendere questa soluzione possibile, tanto nei riguardi dei più gravi interessi dello Stato, come scendendo fino agli interessi minori degli speditori e dei ricevitori delle merci trasportate sulle ferrovie. Voi potrete eziandio persuadervi come la proposta inchiesta meriti di essere favorevolmente accolta, poichè la sua attuazione può essere feconda di grandi risultati economici, finanziarii e politici; mentre la sua reiezione lascierebbe il Governo privo dei mezzi di assicurare i gravi interessi nazionali inerenti alla soluzione del problema medesimo.

*(Continua)*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Giugno 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo i prospetti dei prodotti riferibili ai mesi di aprile, maggio e giugno 1878, confrontati con quelli del 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Non potendo occuparci dei prodotti dei mesi di aprile e maggio di troppo arretrati, ci occuperemo di quelli relativi al mese di giugno, con cui fu chiuso l'esercizio delle linee dell'Alta Italia da parte della Società Sud-Austriaca.

Il prodotto generale del mese di giugno 1878 ascese a L. 12,227,182 (dedotta la navigazione sui laghi), ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori | L. | 5,353,276 |
| Bagagli | » | 217,698 |
| Merci a grande velocità | » | 1,510,841 |
| Id. a piccola velocità | » | 5,111,587 |
| Prodotti diversi | » | 33,780 |
| Totale | L. | 12,227,182 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 7,083,664 | L. | 6,862,140 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,150,446 | » | 1,135,274 |
| » Romane | » | 2,147,875 | » | 2,805,754 |
| » Meridionali | » | 1,629,999 | » | 1,605,800 |
| » Sarde | » | 86,348 | » | 87,900 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 38,816 | » | 39,111 |
| » Torino-Rivoli | » | 13,603 | » | 12,709 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 16,372 | » | 16,196 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 49,355 | » | » |
| » Settimo-Rivarolo | » | 10,704 | » | » |
| Totale | L. | 12,227,182 | L. | 12,564,884 |

Si ebbe dunque nel giugno 1878 una diminuzione totale di L. 337,702 in confronto del giugno 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 221,524; le Romane di L. 657,879; le Sarde di L. 1,552; e la Torino-Lanzo di L. 295. Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Sud-Austriaca di L. 15,172; le Meridionali di lire 24,199; la Torino-Rivoli di L. 894; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 176; e si aggiunsero poi L. 49,355 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, e L. 10,704 per la Settimo-Rivarolo, che nel giugno 1877 non erano in esercizio.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel giugno 1877 era di soli chil. 7986, nel giugno 1878 era invece di chil. 8259, essendosi aggiunti ai chil. 8230 del mese di marzo altri chil. 6 nel mese di aprile pel tronco S. Caterina-Caltanissetta (rete Sicula), e chil. 23 nel mese di maggio per la linea Settimo-Rivarolo, precedentemente esercìta a cavalli (2).

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto giugno 1878, in confronto di quelli del 1° semestre 1877, furono i seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 40,847,734 | L. | 40,506,909 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 6,647,121 | » | 6,442,967 |
| » Romane | » | 13,317,154 | » | 14,242,699 |
| » Meridionali | » | 9,507,991 | » | 10,812,280 |
| » Sarde | » | 465,097 | » | 490,896 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 187,005 | » | 105,020 |
| » Torino-Rivoli | » | 66,878 | » | 63,151 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 87,391 | » | 102,808 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 269,263 | » | » |
| » Settimo-Rivarolo | » | 22,548 | » | » |
| Totale | L. | 71,418,182 | L. | 72,856,730 |

Si ebbe dunque nel 1° semestre 1878 una diminuzione totale di L 1,438,548 in confronto dello stesso semestre 1877.

Diminuirono le ferrovie Romane di L. 925,545; le Meridionali di L. 1,304,289; le Sarde di L. 25,799; la Torino-Lanzo di L. 8,015; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 15,417. Aumentarono invece le ferrovie dello Stato di L. 340,825; quelle esercìte dalla Società Sud-Austriaca di L. 204,154; la Torino-Rivoli di L. 3,727; e si aggiunsero poi L. 269,263 per le linee Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, e L. 22,548 per la Settimo-Rivarolo, che nel 1877 non erano in esercizio. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di giugno 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 1,893 | L. | 1,900 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 1,230 | » | 1,214 |
| » Romane | » | 1,296 | » | 1,703 |
| » Meridionali | » | 1,124 | » | 1,107 |
| » Sarde | » | 433 | » | 441 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 1,213 | » | 1,222 |
| » Torino-Rivoli | » | 1,133 | » | 1,059 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 543 | » | 539 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 461 | » | » |
| » Settimo-Rivarolo | » | 465 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,493 | L. | 1,587 |

Si ebbe dunque nel giugno 1878 una diminuzione di di L. 94 in confronto del 1877.

Diminuirono le Ferrovie dello Stato di L. 7; le Romane di L. 408; le Sarde di L. 8; la Torino-Lanzo di L. 9. Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Sud-Austriaca di L. 16; le Meridionali di L. 17; la Torino-Rivoli di L. 74; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 6.

(1) Vedi *Monitore* N. 23 a. c.

(2) Il prospetto ufficiale dà la cifra totale di chil. 8268; ma noi, per le osservazioni replicatamente fatte, dobbiamo correggere l'errore di somma, finchè la Direzione generale vorrà persuadersi a toglierlo. (La Red.)

Il prodotto chilometrico durante il periodo dal 1° gennaio a tutto giugno 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 10,962 | L. | 11,286 |
| » esercìte dalla Società Sud-Austriaca | » | 7,109 | » | 6,890 |
| » Romane | » | 8,051 | » | 8,647 |
| » Meridionali | » | 6,557 | » | 7,456 |
| » Sarde | » | 2,337 | » | 2,466 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 5,843 | » | 6,094 |
| » Torino-Rivoli | » | 5,573 | » | 5,262 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 2,913 | » | 3,426 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 2,516 | » | » |
| » Settimo-Rivarolo | » | 3,221 | » | » |
| Totale | L. | 8,760 | L. | 9,229 |

Si ebbe dunque nel 1° semestre 1878 una diminuzione media di L. 469 in confronto del 1° semestre 1877.

Diminuirono le ferrovie dello Stato di L. 324; le Romane di L. 596; le Meridionali di L. 899; le Sarde di L. 129; la Torino-Lanzo di L. 251; e la Vicenza-Thiene-Schio di L. 513.

Aumentarono invece le ferrovie esercìte dalla Società Sud-Austriaca di L. 219; e la Torino-Rivoli di L. 311. —

Quanto alla navigazione sui laghi, il prodotto generale del mese di giugno 1878 fu di L. 75,906, cioè con un aumento di L. 4,766 in confronto del giugno 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto giugno 1878 ascese a L. 379,554, cioè con una diminuzione di L. 9,295 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

# FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878.

*(Continuazione — V. N° 32)*

Passiamo ora a trattare della *esecuzione dei lavori*.

Per ciò che riguarda le *espropriazioni*, si accennerà dapprima che, per le linee ticinesi di pianura, vennero acquistati in via amichevole, 15,308.62 metri quadrati di terreno per la somma di fr. 14,732.70 (comprese le indennità per raccolti mancati ed altri danni), cioè:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Linea Biasca-Bellinzona | 914.50 m. q. | per fr. | 2,512.35 |
| » Bellinzona-Locarno | 1,468.00 | » » | 1,099.72 |
| » Lugano-Chiasso | 12,926.18 | » » | 11,120.63 |

Il tasso medio degli acquisti in via amichevole, durante l'esercizio 1877, è di cent. 96.24 per metro quadrato, cioè centesimi 8.66 per piede quadrato (comprese le indennità per mancati raccolti ed altri danni).

In forza di alcune sentenze del Tribunale federale, divenute esecutorie, venne pagata una somma di fr. 3,050.30 a due proprietarii espropriati a Lucerna, per danni risultanti da restrizioni apportate al libero godimento dei loro immobili per tutta la durata del deposito del nostro piano catastrale nel Comune di Lucerna.

Il catastro della linea, principiato durante l'esercizio 1877, è ora terminato, ad eccezione di due Comuni.

In quanto ad esecuzione di *movimenti di terra ed opere d'arte*, non si ha nulla a dire, se non per il *gran tunnel del Gottardo*.

Alla *testata nord*, gli installamenti poterono, in generale, essere considerati come terminati colla posa dei nuovi grandi compressori, ch'ebbe luogo nell'estate del 1876. I lavori complementari eseguiti di poi non concernono che il prolungamento dei conduttori d'aria, dei binarii di servizio, ecc., nonchè l'aumento della trazione con due nuove locomotive ad aria compressa, reso necessario dalla maggior lunghezza del tunnel escavato. Dall'imbocco del tunnel sino al punto in cui è ultimato, vennero costrutti, come al Moncenisio, dei tubi di ghisa, di metri 0.20 di diametro; e nella parte del tunnel ancora in costruzione, i tubi di metri 0.20 vennero in gran parte sostituiti da tubi di metri 0.15, allo scopo di rimediare alle grandi variazioni di pressione, che fino allora si erano verificate.

I conduttori d'aria, che alla fine del dicembre misuravano 5420 metri, si componevano di tubi, la cui lunghezza e diametro erano i seguenti:

| Diametro | Lunghezza | 0/0 |
|---|---|---|
| 200 millimetri | 3120 metri | 60 |
| 150 » | 571 » | 10 |
| 100 » | 1359 » | 24 |
| 60 » | 290 » | 5 |
| 30 » | 80 » | 1 |
| | 5420 metri | 100 0/0 |

La tensione media dell'aria introdotta nel tunnel per la perforazione e la ventilazione era di 6.2 atmosfere all'imbocco del tunnel, e di 2.0 atmosfere alla fronte di attacco nella galleria d'avanzamento; la pressione esercitata dall'aria compressa per le locomotive era di 10.3 atmosfere, e questa alta pressione fu ottenuta con una sovra-compressione dell'aria del tunnel, mediante un piccolo cilindro ausiliario.

La quantità d'aria compressa variò di molto, in seguito al cammino dei compressori: essa fu più forte durante l'estate, che durante l'inverno, avvegnacchè nella stagione fredda, la Reuss non fornì acqua sufficiente per il funzionamento normale di tutti i compressori. Durante l'estate, la quantità d'aria spinta nel tunnel dai compressori, fu in media, per 24 ore, di 112,000 metri cubi sotto pressione atmosferica; nell'inverno, essa discese a circa 60,000 metri cubi. Malgrado ciò, la ventilazione è sempre stata sufficiente, quantunque gli aspiratori non fossero stati posti in azione, attesocchè il conduttore, per il quale erano già sul posto circa 1000 metri correnti di tubi, nonchè gli altri materiali necessarii non era stato per anco collocato. Tuttavia, pel caso che le locomotive dovessero eseguire nel tunnel stesso dei tratti di via sempre più considerevole, sarà d'uopo impiegare gli aspiratori, i quali presteranno dei buoni servigi, nonostante che, di fronte all'aumento dei compressori, si possa farne a meno per l'andamento normale dei lavori.

Il tunnel venne di nuovo prolungato di 10 metri, cioè sino al profilo 38,319; in modo che non rimane più ora che costruire la bocca dell'entrata in muratura. In seguito a tale prolungamento, la linea si trova d'ora in poi difesa dagli accumulamenti di neve e dalle cadute di pietre.

Alla fine del 1877 trovavansi sul posto 134 perforatrici, cioè:

| | | |
|---|---|---|
| 14 | perforatrici sistema | Ferroux (antico modello) |
| 70 | » » | » (nuovo modello) |
| 10 | » » | Turrettini |
| 19 | » » | Mac Kean (piccolo calibro) |
| 17 | » » | Dubois e François |
| 2 | » » | Sommeiller |
| 2 | » » | Burleigh |
| Totale 134 | | |

Le sole che attualmente vengono sempre adoperate, sono le 70 del sistema Ferroux, nuovo modello; quanto alle altre, o

furono scartate, o non vengono adoperate che in casi affatto eccezionali (perforatrici sistema Turrettini).

I lavori di escavo, indicati nell'apposito quadro, sono basati sul diagramma, il cui profilo libero presenta una sezione di 45.10 metri quadrati. Ne risulta la cubatura seguente per le diverse parti dell'escavo alla fine del 1877:

| | | |
|---|---|---|
| Galleria d'avanzamento (riduzione) | 4815,0 × 7,7 = 36,075,50 | m.c. |
| Allargamento in calotta . . . | 4340.6 × 7,5 = 41,235.70 | » |
| Cunetta dello strozzo . . . . | 3013.3 × 9,5 = 28,626.30 | » |
| Strozzo . . . . . . . . . . | 2371.3 × 18,4 = 43,631.90 | » |
| | Totale 169,569.40 | m.c. |

Questa cubatura totale, divisa per 45.10, equivale ad una lunghezza di tunnel di 3316.30 metri correnti. Ciò rappresenta, per l'esercizio del 1877, un progresso di 3316.30 — 2298.30 = 1018 metri. La differenza, rispetto al programma, che esigeva 1500 metri a ciascuna testata, dipende specialmente da un minore avanzamento della cunetta dello strozzo e dello strozzo medesimo.

La sezione della galleria d'avanzamento potè essere alcun po' ridotta mediante l'impiego di un nuovo affusto, che porta, come il vecchio, 6 perforatrici Ferroux. Questa sezione è ora da 5.5 a 5.7 metri quadrati. In media, non vi furono in azione più di 3 perforatrici. La roccia era secca, e quasi in ogni dove facile a perforarsi: essa consisteva in gneiss micaceo, della specie di quello d'Urseren e di Gurschen, sino al mese di novembre, in cui s'incontrò la serpentina.

Il poco progresso realizzato durante il primo trimestre si spiega specialmente colla debole pressione d'aria risultante dalla poca acqua della Reuss, ed in parte anche dal numero insufficiente di tubi di grosso calibro nel tunnel. Il massimo del progresso — 130 metri — ebbe luogo in luglio; il minimo — 72 metri — in dicembre.

Il 2 novembre, conformemente agli strati geologici precedentemente stabiliti, s'incontrò la serpentina, nella quale il tunnel continuò ad avanzare sino alla fine dell'anno. Questa roccia, non solo è durissima da perforare, ma è pure difficilissima ad infrangersi; e richiese in media 33 chilog. di dinamite per metro corrente, vale a dire il doppio di quanto abbisognava nel gneiss. Il progresso totale nella galleria d'avanzamento fu di m. 1230.50, cioè 224.80 in più dell'anno precedente, e 23.50 in meno del programma, che fissava 1254 metri. I posti d'operaj si rilevavano senza uscire dal tunnel, ed aspettavano che si potesse ricominciare la perforazione dei buchi e lo sgombero dei materiali.

Con questo mezzo si evita agli uomini ogni 24 ore, una volta la strada per recarsi ai loro posti, ed un'altra volta quella per uscire dal tunnel, lasciando loro nello stesso tempo un maggiore riposo.

I lavori d'allargamento in calotta vennero spinti attivamente. Il loro progresso nell'anno fu di 1694.40 metri correnti, mentre il programma non ne richiedeva che 1427. Questo considerevole progresso è dovuto ad una più estesa applicazione della perforazione meccanica per l'allargamento in calotta. In generale, vi furono 4 attacchi a cui attesero 2 posti, in vista che, come nella galleria d'avanzamento, ciascun posto forniva due attacchi successivi. Per tal modo si ottenne, se non il massimo effetto, almeno una economia; e siccome le esigenze del programma erano più che soddisfatte, così tale modo di procedere era giustificato.

Oltre al lavoro meccanico, per l'allargamento in calotta si impiegarono pure in 4 o 5 siti i mezzi ordinarii, e l'allargamento si accostò alla fronte d'attacco in modo, che nel primo semestre del 1878 non vi sarà più tra i due che la distanza praticamente più conveniente per il progresso dei lavori.

Questo grande progresso permise altresì d'intraprendere energicamente il rivestimento della vôlta, in modo che dal settembre sino alla fine dell'anno, si potè realizzare un avanzamento da 148 a 220 metri correnti al mese. Siccome però, in seguito all'armatura in legno, resa spesso necessaria per motivi di sicurezza, la vôlta doveva essere rivestita in muratura, prima di adoperare la mina per l'apertura della cunetta dello strozzo, così quest'ultima potè venire attaccata in luglio in un secondo punto, cioè a m. 3293, e si lavorò al piano superiore coi mezzi ordinarii, ed al piano inferiore coi mezzi meccanici. Lo sgombero dei materiali da quest'ultimo, venne effettuato per mezzo di trasporti a cavalli sopra una rampa, sino al livello delle rotaie del piano superiore. Non fu possibile nemmeno l'anno scorso d'attaccare la cunetta dello strozzo in più punti nello stesso tempo, attesochè il progresso dei lavori in muratura della vôlta era poco considerevole. Soltanto nel 1870 questo progresso sarà sufficiente, e si potranno quindi ottenere maggiori risultati.

In stretta connessione coi lavori precedenti trovansi quelli dello strozzo, che sono egualmente rimasti al di sotto di quanto esigeva il programma, stantechè il loro progresso veniva ritardato dal lento avanzamento della cunetta.

L'atterramento dello strozzo era pure incagliato dal fatto, che la costruzione del pavimento nella roccia soggetta a spinte e rigonfiamenti, compresa fra 2770 e 2835 m., poneva ostacolo all'abbattimento dello strozzo di destra, in quella parte del tunnel.

Il trasporto del materiale subì una modificazione in confronto dell'anno precedente, in quanto che la rampa fra 2100 e 2308 metri, la quale in origine serviva soltanto al trasporto dei materiali per la muratura ed armatura, nonchè per le perforatrici e pei bulini, venne dopo il 19 giugno utilizzata anche pel trasporto dei materiali al basso, mediante soppressione dell'imbuto. Venne pure abbandonato il trasporto per mezzo del piano caricatore e dei corridoj, e si ritornò al sistema delle rampe. Tale cambiamento si potè effettuare, dacchè la cunetta dello strozzo trovasi ora interamente dal lato sinistro.

Il sistema delle rampe permette non solo di portar via una massa molto più considerevole di materiali e d'introdurre una maggiore quantità di pietre da taglio, ma permette eziandio un migliore impiego dei veicoli e di diminuire le spese di trasporto. Ad ogni 4 mesi, la rampa viene tagliata per metà nello strozzo di destra e riempita sull'altra metà da grosse pietre, e trasportata a 500 metri più lungi, senza che il trasporto al piano superiore subisca interruzione durante lo stabilimento della rampa.

Al piede della rampa sono riuniti i vagoni pieni del piano superiore e quelli del piano inferiore, e di là sono poi condotti fuori del tunnel mediante locomotive, mentre che altri vagoni vuoti, che trovansi sopra un binario parallelo, sono tirati da cavalli sino al sito ove sono adoperati. Le rampe hanno il 27 al 30 00/00, ed il trasporto si effettua con ordine e sicurezza.

Affine di poter formare, coi materiali degli escavi, la piattaforma della Stazione di Göschenen, venne costrutto un ponte sulla Reuss ed un binario speciale. Alla fine dell'esercizio di cui ci occupiamo, il terrapieno propriamente detto non era peranco incominciato, attesochè volevasi attendere lo sgelo delle nevi.

Il 22 febbraio 1877 esplosero due baracche, che servivano a sgelare la dinamite, e ch'erano state costrutte contro il versante della montagna, presso al deposito delle pietre da taglio. Questo accidente costò la vita a 3 operaj, senza però recare gravi danni nè al villaggio di Göschenen, situato di fronte alle medesime, nè alle altre installazioni. Ma, in seguito al reclamo delle Autorità comunali di Göschenen, i magazzini di dinamite vennero trasferiti altrove ed in luogo appartato presso la strada

che conduce ad Andermatt, e vennero prese tutte le precauzioni desiberabili nella costruzione dei nuovi magazzini per dinamite, in modo da prevenire nuovi consimili accidenti. Il riscaldamento delle baracche si eseguiva mediante un conduttore di vapore; le baracche erano separate fra loro da bastioni, e la temperatura non doveva eccedere il 22°. Erano state inoltre prescritte alcune disposizioni preventive circa la distribuzione della dinamite.

I nuovi magazzini vennero aperti il 10 dicembre, dopochè sino allora si era fatta provvisoriamente sgelare la dinamite in una baracca vicina; ma il 20 dicembre, questa baracca esplodeva di nuovo, e 4 uomini rimasero vittime dell'accidente. La causa di questa nuova esplosione è rimasta egualmente ignota. Salvo la distruzione delle baracche di legname, non vi ebbero altri guasti, e le nuove baracche vennero ricostrutte nel medesimo sito, ma con un rialzo di circa un metro del bastione che le circonda.

Passiamo ora alla descrizione dei lavori della *testata sud* del tunnel.

Le installazioni erano già terminate nel precedente esercizio. Nel 1877 non vi fu che un prolungamento di 10 metri della scuderia.

Per lo contrario, varii guasti sopravvenuti durante l'esercizio resero necessarii alcuni lavori di ricostruzione.

In marzo, il conduttore d'acqua del Ticino venne rotto da una valanga presso Fontana, e ne seguì una interruzione di 10 giorni. Il conduttore è stato provvisoriamente riparato, ma la sua completa ricostruzione richiese molto tempo, e non potè essere ultimato che in agosto e settembre. Vennero prese alcune disposizioni per dirigere nel conduttore del Ticino l'eccedente delle acque della Tremola dall'antico loro alveo, allo scopo di poter continuare, almeno in parte, il funzionamento delle turbini alimentate dal conduttore del Ticino.

Nell'incendio del 17|18 settembre ad Airolo, le installazioni nulla soffersero; ma ebbero invece moltissimo a soffrire dall'esplosione dei 4 serbatoj d'aria ad alta pressione, che avvenne il 28 dello stesso mese. Questa esplosione recò tuttavia un danno relativamente piccolo, dappoichè, quantunque una parte del fabbricato dei serbatoj sia stata distrutta, pure i gruppi dei compressori rinchiusi in quel fabbricato rimasero intatti. I frammenti dei serbatoj esplosi servirono a costrurre, al di fuori del fabbricato, un nuovo serbatoio, che potè essere utilizzato in novembre. Nel frattempo, il servizio dell'aria compressa nel tunnel fu molto limitato. Fuori del tunnel circolavano locomotive a vapore, che continuarono ad essere impiegate anche dopo l'installazione del serbatoio ad alta pressione; ma siccome non esiste che un solo serbatoio ad alta pressione, così il vapore d'acqua penetra nel conduttore d'aria. Ne risulta che, quando fa freddo, il conduttore si gela, principalmente nelle parti piegate a gomito, e si è costretti a mantenervi del fuoco al disotto di esso. Nondimeno si rimediò a tale inconveniente coll'intercalare degli asciugatoi, come erasi precedentemente praticato per il conduttore d'aria delle perforatrici.

La produzione d'aria compressa ed il suo conduttore furono incagliati non solo dalle cause suindicate, ma eziandio al principio ed alla fine dell'anno, dal tenue scolo della Tremola, e dalla diminuzione della quantità d'acqua fornita dal Ticino.

La lunghezza dei binarii di servizio nell'interno del tunnel e al di fuori era, alla fine del 1877, di 8361 metri, di cui 75 a binario ristretto per il carico dei carri nella galleria d'avanzamento, mentre gli altri 8276 metri avevano lo scartamento di un metro da rotaia a rotaia, e comprendevano 6676 metri di binario nell'interno del tunnel, e 1600 metri al di fuori.

Alla fine dell'anno furono prese le necessarie disposizioni per sostituire al piano caricatore il sistema delle rampe.

Alla chiusura dell'esercizio, erano in attività 88 perforatrici, cioè:

| | | | |
|---|---|---|---|
| | 45 | perforatrici sistema | Mac Kean |
| | 14 | » » | » (verticali) |
| | 22 | » » | Segnin |
| | 7 | » » | Ferroux |
| Totale | 88 | | |

Secondo il solito metodo di calcolo, risulta che la cubatura delle diverse categorie di lavori di escavo eseguiti alla fine dell'esercizio ammontava a:

| | |
|---|---|
| Galleria d'avanzamento (riduzione) | 4248.0 × 7.7 = 32,709.60 m.c. |
| Allargamento in calotta . . . | 4100.0 × 9.5 = 38,950.00 » |
| Cunetta dello strozzo . . . . | 2909.0 × 9.5 = 27,635,50 » |
| Strozzo . . . . . . . . . | 2345.0 × 18,4 = 43,148.00 » |
| Totale | 142,443.10 m.c. |

Se si divide questa cubatura totale per l'intera sezione del diagramma di 45.10 per convertirla in metri correnti, si ottiene una lunghezza di m. 3156.10 di tunnel completamente escavato. Se da questi 142,443.10 metri cubi escavati alla fine del 1877 si deducono m.c. 83,009.50 già escavati alla fine del 1876, si ha pel 1877 un progresso di m.c. 59,433.60, vale a dire una lunghezza di tunnel di m. 1317.80, in luogo di 1530 fissati dal programma. Ammettendo 7450 metri come metà lunghezza del tunnel, rimarrebbero ancora da escavare dalla parte sud, fino al 1° settembre 1880, cioè sino al termine stabilito dalla Convenzione per il completamento del tunnel, ancora 7450—3156.10=4293.90 metri, ossia 134.10 metri correnti al mese, o 1609.20 all'anno.

Dopochè, come dalla parte nord, l'allargamento in calotta ebbe quasi raggiunto la galleria d'avanzamento, si potè accelerare il rivestimento in muratura della vôlta. Venne così creato un largo margine pei lavori della cunetta dello strozzo e dello strozzo medesimo, in modo che per l'avvenire queste parti del diagramma potranno progredire più rapidamente e daranno cifre molto più elevate.

*(Continua).*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 20 agosto.

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate tenne ieri la sua seconda seduta al palazzo di piazza S. Silvestro: seconda rispetto al numero d'ordine, e prima rispetto all'iniziamento delle proprie discussioni, perchè ieri soltanto intervenne un numero di membri legalmente bastevole, otto sopra quindici, per la elezione del seggio presidenziale. Erano presenti gli onorevoli senatori Brioschi, De Vincenzi, Bembo; gli onorevoli deputati Genala, Ferracciù, La Porta, La Cava, e l'ingegnere Morandini.

L'on. Ministro dei lavori pubblici fece degnamente gli onori di casa alla Commissione; e dopo avere chiarito come incombesse a lui il debito della prima convocazione, coll'unico intento che dessa potesse costituirsi regolarmente; dopo averle raccomandato in particolar modo lo studio della quistione del riscatto delle Ferrovie Romane e degli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, in omaggio al voto della Camera; dopo aver bene augurato alla propria Amministrazione ed al Paese dai risultati dell'inchiesta, che sarà certamente condotta colla maggiore saviezza, diligenza ed imparzialità, si ritirò, lasciando la Commissione padrona assoluta delle sue future deliberazioni.

Come d'ordinario, il senatore più anziano, l'on. De Vincenzi, assunse la presidenza provvisoria, e il deputato più giovane, l'on. Genala, le funzioni di Segretario dell'adunanza, addivenendo quindi tosto alla formazione dell'Uf-

ficio presidenziale permanente, che sortì composto come segue: Senatore Jacini presidente, deputato Ferracciù vice-presidente, e deputato Genala segretario.

Gli è però da rammaricarsi che, non essendosi presi preventivi concerti sulla scelta dei nomi tra i membri della Camera vitalizia ed elettiva (la qual cosa mi sembra sarebbe stata assai conveniente ed agevole), l'elezione del presidente non ebbe la solenne sanzione della unanimità dei voti. Fortuna che l'on. Jacini non potrà in nessun modo dubitare che gli manchino la maggiore considerazione e la più ampia fiducia de' suoi colleghi del Senato, i quali non votarono per lui per la sola ragione d' avere interpretato la di lui assenza come un implicito rifiuto a qualsiasi carica speciale, e sapendolo anzi ancora indeciso persino sull'accettazione o no di far parte della Commissione come semplice membro. Ma egli può bene considerarsi l'eletto egualmente gradito all'intera Giunta, e non vorrà fare « per viltate » o per modestia, « il gran rifiuto ».

Si discusse poscia lungamente intorno al metodo da seguire per intraprendere e compiere i propri studii, applicando intanto l'elementare, eppure utilissimo principio economico della divisione del lavoro. Così fu nominato un Comitato, composto degli on. De Vincenzi, Bembo, La Porta, Genala e Morandini, coll'incarico di porre mano sollecitamente alla redazione dei quesiti da rivolgere al pubblico, alla compilazione cioè d'un *quistionario*, come si suol dire senza chiederne permesso alla Crusca o al Fanfani.

Vennero affidate specialmente le indagini intorno all'andamento dell'esercizio di ciascuna delle tre reti ferroviarie esistenti, ad una particolare Sotto-Commissione: per la rete dell'Alta Italia si delegarono gli on. Brioschi, De Vincenzi, Bembo, La Porta, La Cava, Morandini; per la rete delle Strade Ferrate Romane gli on. Brioschi, Bembo, e la Cava; per le Ferrovie Meridionali gli on. De Vincenzi, La Porta e Morandini. Si intende che i membri assenti della Commissione prenderanno parte ai lavori di quel gruppo che stimeranno più indicato per loro (*).

Finalmente gli on. Brioschi e Genala ricevettero il mandato di raccogliere tutte le pubblicazioni e tutti i documenti riferibili all'esercizio ferroviario, tanto all'interno che all'estero.

E stamani, alle otto, la Commissione si riunì un'altra volta per affiatarsi meglio e prendere le preliminari disposizioni intorno alla composizione dell'Ufficio di segreteria. —

La causa del ritardo frapposto alla nomina dei sette membri effettivi del Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, è per l'appunto quella da voi segnalata: il non potersi, cioè, riunire il Consiglio dei ministri, in seno a cui deve concertarsi la scelta, causa la assenza dalla Capitale del Presidente e di parecchi altri membri del Gabinetto. Ma ho da sicurissima fonte, che uno dei consiglieri sarà l' egregio ingegnere Martorelli, ispettore generale delle Ferrovie Romane. —

La Commissione governativa, annunziatavi nella precedente mia lettera, per lo studio delle modificazioni opportune alla legge ed ai regolamenti delle strade comunali obbligatorie, fu convocata per il giorno 21 corrente in Roma. I deputati chiamati a farne parte sono i seguenti: Molfino, Torrigiani, Salaris, Incagnoli, Grossi, Maiocchi, Tuminello, De Manzoni, Simonelli, Toaldi. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò in settimana parecchi progetti di poca importanza: fra i quali la Stazione ferroviaria di Nocera-Umbra; il consolidamento e la fondazione di un viadotto nel tronco, delle linee Sicule, Santa Caterina-San Cataldo; il consolidamento di rilevato nel tronco Canicattì-Favarotta, delle linee medesime; e la costruzione di parecchi tronchi di strade provinciali. B.

(*) Alla Sotto-Commissione per l'Alta Italia e per le Romane è stato poi aggiunto l'on. Nervo. (La Red.).

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma:

Con decreto del 4 corr. dei Ministri dei lavori pubblici e del Tesoro, il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia venne incaricato di promovere l'esecuzione del disposto della Convenzione di Basilea e dell'Atto addizionale di Roma 17 giugno 1876 per la presa di possesso di quelle linee da parte del Governo italiano.

In seguito a ciò, sulla proposta del detto Consiglio, vennero presi i seguenti provvedimenti ministeriali in data dell'11 corr.:

L'ing. cav. Sorba, reggente il Commissariato delle Ferrovie Romane, venne nominato perito per tutto ciò che riguarda le scorte dei magazzini e provviste esistenti al 30 giugno 1878. Egli sarà coadiuvato dai signori Sotto-commissarii Paria, Bovio ed Ighina.

L'ing. cav. Bussi, già Commissario presso la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, è incaricato delle operazioni riguardanti l'inventario del materiale rotabile e le perizie dei lavori occorrenti a metterlo in istato di ordinaria manutenzione. Al medesimo sono aggiunti gl'ing. Crosa, Marucco, Balzaretti e Rossi.

I signori Sotto-commissarii Maironi, Boni, Pizzini e Decasa, e gl'ing. Barone e Spreafico furono nominati periti per riconoscere lo stato delle linee, e dei fabbricati e loro dipendenze, e stabilire l'importo dei lavori occorrenti a porre ogni cosa in istato di lodevole manutenzione. Ai detti ingegneri sono pure aggiunti tre ingegneri-allievi ed altri tre funzionarii del Commissariato. —

Venne poi data partecipazione al rappresentante dei servizii finanziarii della Società della *Südbahn* delle suddette disposizioni, affinchè egli possa promuovere la nomina dei periti, nell'interesse della Società stessa; e tosto dopo si darà mano alle suddette operazioni, che hanno non lieve importanza per le nostre Finanze. e che si spera saranno condotte a termine entro il corrente anno.

---

In relazione a quanto ci scrivono qui sopra, veniamo ora informati che la Società della *Südbahn* ha frattanto nominato a suo perito, per la constatazione del piano stradale e dei fabbricati, il comm. ing. A. Peyron, che già faceva parte del Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia.

---

Sappiamo che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, si stanno facendo gli studii necessarii per riconoscere se siavi la convenienza di riaprire le Officine ferroviarie di Savigliano, destinandole, così alla costruzione, come alla riparazione dei veicoli.

---

Nel precedente numero abbiamo riprodotto dalla *Gazzetta di Francoforte* la notizia che due grosse Compagnie avevano presentato delle offerte per l'assunzione dell'impresa del Gottardo (ad eccezione del gran tunnel): una è la Società di costruzioni Svizzera, l'altra una Società francese.

Siamo ora informati che nel gruppo formato dalla Società di costruzioni Svizzera trovasi la ben nota Impresa costruttrice Marsaglia di Torino, alla quale probabilmente resterebbe riservata la costruzione delle opere sul versante italiano.

Tale notizia sarà indubbiamente accolta con piacere, in particolare dalla classe operaia italiana, la quale, ciò verificandosi, troverebbe nell'Impresa Marsaglia quelle vantaggiose condizioni di lavoro per le quali essa è ben conosciuta nel pubblico.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Tariffe ferroviarie.** — In relazione alla notizia da noi data, troviamo nella *Gazz. Uff.* del 17 corr. il seguente R. Decreto del 6 mese stesso, colla firma del Ministro dei lavori pubblici:

*Art.* 1. A cominciare dal giorno 11 settembre 1878, avrà effetto per le strade ferrate venete comprese nella rete dell'Alta Italia, riscattata dallo Stato, il pareggiamento di tariffe prescritto dall'art. 14 della legge 8 luglio 1878, n. 4438 (Serie 2ª), e rimarrà soppressa la sopratassa del 20 0/0 ora in vigore pei treni diretti.

*Art.* 2. Dalla medesima data, le basi di tariffa pei viaggiatori sui treni diretti sulla intera rete delle strade ferrate dell'Alta Italia esercitate dallo Stato saranno le seguenti, non compresa l'imposta del tredici per cento stabilita dalle leggi 6 aprile 1862, n. 542, e 14 giugno 1874, n. 1945;

1ª classe lire 0.110 (centodieci millesimi) per viaggiatore-chilometro);

2ª classe lire 0.077 (settantasette millesimi) id.

*Art.* 3. La tassa di bollo di centesimi cinque per ogni biglietto, fissata dalla legge 14 luglio 1866, n. 3122, continuerà ad essere riscossa separatamente ed in aggiunta dei prezzi modificati.

**Inchiesta ferroviaria.** — La Commissione per l'inchiesta ferroviaria si è riunita, come annunciammo il 18 corr., e nel 19 si è costituita, eleggendo il proprio Ufficio di presidenza. Su tale argomento rimandiamo i lettori alla odierna nostra *Corrispondenza* da Roma.

**Costruzioni ferroviarie** — Leggesi nella *Riforma*:

Coi primi del prossimo settembre, la Commissione parlamentare per le nuove costruzioni ferroviarie avrà compiuto i suoi lavori.

Crediamo sapere che essa abbia accettato in massima il progetto governativo, cangiando la serie di alcune linee, ed apportandovi due sole modificazioni di importanza: quella della istituzione della Cassa ferroviaria, che il Ministero accetterà senza dubbio; e quella di rendere obbligatoria la costruzione, che sarebbe facoltativa nel progetto ministeriale, delle linee dipendenti dalle varie serie, a cominciare dalla seconda.

**Ferrovie di Sicilia.** — La *Riforma* ha da Palermo che il Ministro dei lavori pubblici telegrafò all'appaltatore del 1.o tronco della ferrovia Vallelunga di recarsi alla Capitale per firmare il contratto d'appalto, ordinando di porre all'asta il secondo tronco.

**Tramway Roma-Tivoli.** — Il Consiglio provinciale di Roma, nella sua ultima seduta del 15 corrente, ha discusso intorno alla proroga dei termini concessi alla Società anonima dei *tramway* per l'esecuzione dei lavori sulla strada Roma-Tivoli.

L'ordine del giorno votato in proposito dal Consiglio provinciale accorda alla Società dei *tramway* « un'ulteriore proroga fino al 31 marzo 1879, purchè alla fine di dicembre sia compita la metà dei lavori da compiersi, e l'altra metà si compia nei tre mesi successivi; dichiarando che, non adempiendosi all'obbligo predetto, il Consiglio si intende svincolato da ogni impegno colla medesima ».

**Tramway Milano-Saronno-Tradate.** — Martedì della settimana scorsa fu scoperta la nuova Stazione del *tramway* Milano-Saronno-Tradate, costruita al foro Bonaparte con disegno dell'ing. Pietro Maestri: rappresenta un elegante *châlet*.

— Il 14 corr. giungeva per la prima volta in Tradate la macchina del *tramway*, traendo due vagoni. Siedevano in essi il direttore, il capo del movimento, i costruttori ed alcuni tecnici. Fu una ispezione dei lavori, che volgono al loro compimento; la prova riuscì benissimo, così da ritenere che domenica, 25 corr., avrà luogo l'inaugurazione del tronco Saronno-Tradate.

**Tramway Milano-Vaprio.** — La Direzione del *tramway* Milano-Vaprio ha chiesto alla Deputazione provinciale di Milano la facoltà di stabilire fra una Stazione e l'altra dei punti di fermata, da indicarsi con appositi segnali, dove i passeggeri dovranno riunirsi per salire sui treni.

La Deputazione provinciale ha accordato. La concessione è però a semplice prova. I punti di fermata distano un chilometro e mezzo l'uno dall'altro. Così si toglie il perditempo delle continue fermate, spesso indiscrete, e si ovvia a disgrazie, perchè è pur troppo invalso il cattivo uso di salire e discendere nei *tramways*, quando questi sono in moto.

**Tramway di Torino.** — La linea da piazza Milano a piazza Madama Cristina non sarà aperta al servizio pubblico nel termine in cui si sperava. Non vi sarà indugio lungo, poichè tutti sanno quanto sia sollecita la Società Belga nei suoi lavori; ma un indugio d'una ventina *di* giorni non può mancare. L'altro ieri, alla prova, risultò che, allo scantonare dalla piazza Emanuele Filiberto verso il viale Santa Barbara, si collocarono i regoli su curva di troppo scarso raggio; per evitare in ogni possibile modo i disguidi, si farà un lavoro nuovo, facendo correre i regoli su men ristretta curva.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Il Consiglio Nazionale, nella seduta del 9 corr., ha ripreso in discussione la questione relativa alla sovvenzione suppletoria per la impresa del Gottardo, in seguito a varie altre proposte state presentate e rimesse alla relativa Commissione.

Dopo una lunga discussione, che si chiuse nella seduta del 14 corr., venne definitivamente adottato il seguente decreto federale, che completa quello già adottato nella seduta dell'8, che abbiamo riferito nel nostro numero precedente:

« L'Assemblea federale della Confederazione svizzera,

« Visto il messaggio del Consiglio federale del 25 giugno 1878,

« Decreta:

« I. La Confederazione accorda ai Cantoni dell'Unione del Gottardo una somma di fr. 4,500,000, a condizione che i Cantoni prendano a loro carico la sovvenzione suppletoria da fornirsi all'impresa del Gottardo, a tenore del protocollo finale di Lucerna in data 10 giugno 1877, e del trattato internazionale del 12 marzo 1878, ed inoltre a condizione cha sia assicurato il pagamento del saldo delle sovvenzioni primitive consentite dai Cantoni e dalle Compagnie.

« La sovvenzione della Confederazione ai Cantoni, le sovvenzioni suppletorie di questi, e quelle delle Compagnie ferroviarie sono pagabili alle condizioni e nei termini stabiliti dal trattato internazionale del 12 marzo 1878, sem-

precchè sia dimostrato essersi adempiute le seguenti condizioni ed esigenze:

1° Che il resto della sovvenzione suppletoria, rappresentante fr. 1,500,000, sia garantito da valide obbligazioni delle Compagnie del Nord-Est svizzero e del Centrale svizzero, sottoscritte dai rispettivi organi competenti, e trasmesse al Consiglio federale al più tardi entro il 31 agosto, nella forma prescritta dalla legge;

2° Che le sovvenzioni suppletorie, di 10 milioni di franchi ciascuna, di cui s' incaricarono l' Impero di Germania ed il Regno d'Italia, a tenore della Convenzione complementare del 12 marzo 1878, sieno definitivamente assicurate, mediante comunicazione ufficiale dei Governi dei detti due Stati;

3° Che la Compagnia del Gottardo, con una giustificazione finanziaria completa, da fornirsi entro il termine che le verrà fissato dal Consiglio federale, dimostri con tutta certezza ch'essa possiede, contando i 28 milioni delle nuove sovvenzioni, i mezzi calcolati dalla Conferenza di Lucerna e dal trattato internazionale del 12 marzo 1878 per compiere l'impresa, in conformità ai piani ed alle perizie approvate dal Consiglio federale;

4° Che la Compagnia del Gottardo s'impegni ad adottare altresì, come tasse massime pei trasporti diretti tra la Svizzera e l'Italia, le tasse massime stabilite in conformità al trattato pel transito fra la Germania e l'Italia; ed in conseguenza, a rinunciare alle tasse più elevate ch' essa avrebbe avuto il diritto di percepire in seguito alle concessioni accordate da alcuni Cantoni.

« II. Nel caso che la sovvenzione complementare di 28 milioni, prevista dall' art. II del trattato del 12 marzo 1878, non bastasse, per qualunque motivo, a compiere l'impresa, la Confederazione non le accorderà alcun ulteriore sussidio, ed i Cantoni del gruppo del Gottardo dovranno prendere le decisioni che giudicheranno convenienti, senza ricorrere all'intervento finanziario della Confederazione.

« III. Il Consiglio federale è autorizzato ad accordare una volta per sempre al Cantone del Ticino una sovvenzione di 2 milioni di franchi per facilitare il compimento della linea del Monte Cenere per la stessa epoca della linea principale Immensee-Pino.

« La Convenzione definitiva sulla costituzione finanziaria ed amministrativa e sull'organizzazione dell'impresa verrà sottoposta all'approvazione dell'Assemblea federale.

« IV. Una sovvenzione eguale a quella accordata ai Cantoni del gruppo del Gottardo, cioè di 4 1[2 milioni di franchi per ciascuna impresa, è accordata una volta per sempre ai Cantoni finanziariamente interessati nei passaggi delle Alpi all'oriente ed all'occidente della Svizzera.

« L'Assemblea federale determinerà sovranamente le condizioni di tale sovvenzione.

« V. Il Consiglio federale è incaricato, in conformità alle disposizioni della legge federale del 17 giugno 1874 concernente la votazione popolare delle leggi e decreti popolari, di pubblicare il presente decreto federale e di fissare l'epoca in cui esso entrerà in vigore ».

Questo decreto venne adottato per appello nominale con 93 voti contro 16, insieme con quello già riferito per la ratifica della Convenzione suppletoria concernente la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Gottardo, firmata a Berna il 12 marzo 1878.

— Nella seduta del 13, il Consiglio nazionale aveva poi discusso la questione del *referendum*; e venne infine adottato, con 85 voti contro 33, di sottoporre la questione al popolo.

— Nella seduta poi del 15 era in discussione il postulato della Commissione del Gottardo, invitante il Consiglio federale a presentare, ancora nel corso dell'attuale sessione, delle proposte sulla questione di sapere come la Confederazione si procurerà i milioni necessarii per la sovvenzione del Gottardo; e nel caso in cui ciò avesse luogo mediante un prestito, come possano essere assicurati gl'interessi e l'ammortizzamento.

Ma la Commissione dichiarò di rinunciare a questo postulato, in seguito alle spiegazioni promesse dal signor capo del Dipartimento delle finanze. Il postulato venne quindi abbandonato.

Il Consiglio adottò poi, con 33 voti contro 19, un postulato che invita il Consiglio federale ad intendersi coi Cantoni interessati all'impresa del Gottardo, e che respinsero la sovvenzione loro spettante, o non hanno ancora preso una decisione in proposito, affinchè si pronuncino senza indugio sopra la loro parte di sovvenzione, o ritornino sulle loro decisioni negative.

— Si ha poi per telegrafo da Berna, 17:

Il Consiglio degli Stati ha incominciato oggi la discussione della questione del Gottardo, prendendo per base della discussione, secondo la proposta della maggioranza della Commissione, le risoluzioni del Consiglio nazionale. Il sig. Kopp, di Lucerna, che forma minoranza, proponeva invece di mantenere il progetto del Consiglio federale.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 20.30, dal lato di Airolo m. 40; in totale m. 60.30, cioè m. 8.60 in media giornaliera. Roccia durissima a Göschenen.

**Ferrovie ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di luglio diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom): Persone trasportate 13,600 (luglio 1877: 14,857), introito franchi 17,500 (fr. 18,288.10); merce trasportata tonn. 2165 (tonn. 2234), introito fr. 8,900 (fr. 8,198.95); introito totale franchi 26,400 (fr. 26,487.05), ossia fr. 643.90 (fr. 646.03) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom.): Persone trasportate 16,500 (1877: 20,922), introito fr. 13,600 (fr. 17,143.60); merce trasportata tonn. 1025 (tonn. 1140), introito fr. 2,700 (fr. 3,088.20); introito totale fr. 16,300 (fr. 20,231.80), ossia fr. 626.92 (fr. 778.15) in media per chilometro.

**Ferrovie francesi.** — Con decreto dell'11 gennaio scorso, il Ministro dei lavori pubblici incaricava i signori Biral, ingegnere delle miniere, e De Basire, ingegnere dei ponti e strade, di studiare in Francia ed all'estero le condizioni economiche di costruzione ed esercizio delle ferrovie d'interesse locale.

I suddetti ingegneri, avendo compiuta la loro missione, hanno testè presentato al Ministro una interessante Memoria, di cui ci occuperemo nel prossimo numero.

**Ferrovie rumane.** — Appena ratificato il trattato di Berlino, si parla già d'un prossimo congiungimento delle ferrovie della Rumania con quella da Cernavoda a Kustendje sul Mar Nero. Finora furono presentati due progetti: l'uno per la costruzione di una ferrovia da Bukarest, per la valle Seraca, a Dudesci, di fronte a Cernavoda, cioè per una lunghezza approssimativa di 150 chilometri; secondo l'altro progetto, la linea partirebbe da Faurei, stazione della ferrovia Buzen-Braila, per metter capo a Dudesci-Cernavoda. Questa linea avrebbe uno sviluppo approssimativo di chilometri 110.

## Notizie Diverse

**Lavori del Tevere.** — Con decreto prefettizio del 6 corrente, fu autorizzato il Ministero dei lavori pubblici ad occupare immediatamente i seguenti stabili posti in Roma, per la sistemazione della sponda destra del Tevere da Ponte Sisto ai bagni di Donna Olimpia.

1.° Rampa in muro, di proprietà del Demanio dello Stato, sporgente dalla sponda sinistra dell'alveo urbano del Tevere, di fronte al magazzino dei sali.

A favore del Demanio stesso fu depositata la somma di L. 3750.

2.° Mulino a grano, di proprietà del signor Augusto Cecchi, situato in Roma in Piazza Ponte Sisto, al civico numero 24, con tutti i locali relativi.

Fu accordata al proprietario l'indennità di L. 160,000.

3.° Due case poste nel vicolo della Stella, segnate una dai numeri civici 13, 14, 15 e 16, e l'altra dal numero 17, di proprietà ambedue dei signori Minon Mariano fu Giulio Cesare, Erculei Eugenio fu Ercolano ed Erculei Ercolano di Eugenio, tutti e tre eredi del fu Pietro Stocchi.

I proprietarii accettarono l'indennità in L. 38,000.

4.° Casa ad uso di abitazione e di fabbrica di sapone, di proprietà del signor Gaspare Salvi fu Emidio, situata in Roma, in via Muro Nuovo, alli civici numeri 31, 32, 33, 34, 35 e 36.

Il Salvi ottenne l'indennità di L. 65,000.

5.° Due camere formanti parte del fabbricato di sopra distinto, di proprietà di Gaspare Salvi, e delle quali è proprietaria la signora Di Biagio Teresa vedova Pellegrini, cui fu corrisposta in compenso la somma di L. 3794.40.

6.° Casa ad uso di fabbrica di terraglie posta in Roma in via Lungarina, al civico n. 49, di proprietà dei signori Francesco, Giustino, Cesare, Costantino ed Alfonso Pisani e della signora Annibaldi Angela vedova Pisani, loro madre e tutrice.

Gli espropriati ebbero la somma di L. 14,300.

**Fortificazioni di Roma**. — Il Prefetto della Provincia di Roma, con decreto del giorno 8 corrente, ha resa definitiva l'occupazione, da parte del Ministero della guerra, di una zona di terreno, che fa parte della *Villa Mellini*, di proprietà del cav. Luigi M. Manzi.

Non avendo il sig. Manzi accettata, siccome troppo scarsa, l'indennità assegnatagli dalla Direzione territoriale del Genio militare di Roma, si è provocata la perizia giudiziale di quel fondo, che fissò la somma in L. 200,000.

**Poste e telegrafi in Roma**. — Il *Diritto* scrive: I lavori del palazzo di S. Silvestro — destinato a sede della Posta e dei telegrafi — volgono a fine.

Parecchi degli Ufficii d'amministrazione e di controllo saranno trasportati fra breve.

È certo che pel servizio postale, gli Ufficii che sono al contatto del pubblico (gli sportelli), continueranno a funzionare al palazzo di piazza Colonna fino a febbraio p. v. La Direzione delle Poste pensò saggiamente che un cambiamento di locali alla fine dell'anno o nei primi giorni dell'anno nuovo — proprio nel periodo che il lavoro è immenso — potrebbe sconcertare il servizio a danno della Amministrazione e del pubblico.

È probabile, non certo, che il servizio dei telegrafi cominci ai primi di dicembre nel nuovo palazzo.

Intanto si lavora per concentrare tutte le diramazioni dei fili a S. Silvestro. I fili, che fanno ora capo all'antico Ufficio di Montecitorio, continuano ad agire. Verranno tolti il giorno che il servizio telegrafico sarà aperto a S. Silvestro.

**Progetto per le Bonifiche**. — La *Riforma* scrive: L'annunciato progetto di legge dell'on. Baccarini sopra le bonifiche, è un progetto importante, d'indole complessiva, e che potrebbe paragonarsi a quello delle nuove costruzioni ferroviarie.

Esso provvederebbe a tutte le bonifiche dello Stato, determinando la partecipazione del Governo, dei Comuni, delle Provincie, dei privati, a seconda del relativo interesse, fissando classi, periodi e date, che formerebbero un vero sistema generale e completo.

**Bonifica a Pralboino** — Il 18 corr. varii agricoltori di Comuni diversi del Milanese si sono riuniti nella sala del teatro a Pralboino (prov. di Brescia). V'intervennero il prof. Gaetano Cantoni, il Curioni, il Rosa, il deputato Folcieri. Scopo dell'unione era di trattare intorno alle bonifiche dei terreni paludosi nei dintorni di Pralboino.

Fu sentita con dispiacere la mancanza dell'ing. Ravelli, il quale doveva dare notizie intorno agli studii intrapresi per incarico ricevuto dal Comizio agrario di Brescia.

Vi fu discussione viva conseguente dall'importanza dell'argomento. Parlarono Strada, Morelli, Rosa, Cantoni, Deretti. Il Sindaco fece un bellissimo brindisi in versi. Per ultimo, il deputato Folcieri fece un breve e bel discorso economico-politico, chiudendo colla proposta d'inviare al ministro Baccarini il seguente telegramma:

« Adunanza agricoltori inaugurando Pralboino studii bonifica Agro bresciano plaude sapiente proposito Ministero per legge sulle bonifiche. » (*Sole*)

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto del 18 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 12 corr.), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Macerata.

**Necrologia**. — L'ing. Giuseppe Marenco, d'anni 29, di Borgo San Dalmazzo, in provincia di Cuneo, addetto ai lavori della ferrovia Udine-Pontebba, assalito da repentino e fiero morbo, soccombette la sera dell'8 corrente a Chiusaforte.

Era buono e gentile, e con zelo ed intelligenza non comuni disimpegnava le proprie mansioni, cattivandosi l'amicizia e la stima di quanti lo conobbero. La sua immatura fine merita generale compianto.

**Uffici telegrafici**. — Il 15 corrente, nell'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Simeri (provincia di Catanzaro) è stato attivato il servizio pel Governo e pei privati.

**Congresso internazionale dei pesi e misure** — Scrivono da Roma alla *Nazione*:

Il Ministero delle finanze, con recente disposizione, ha incaricato il comm. Gilberto Govi, membro del Comitato internazionale del metro residente a Parigi, e il comm. Cannizzaro presidente della Commissione superiore dei pesi e misure e dei saggi dei metalli preziosi, nonchè il prof. Pisati membro della Commissione medesima, di rappresentare il nostro Governo al Congresso internazionale per i pesi e le misure, che in occasione della Mostra Universale avrà luogo a Parigi dal 22 al 28 agosto corr.

In questa opportunità, essendosi anche riconosciuto il bisogno d'inviare a Parigi due dei componenti la Commissione dei pesi e delle misure per eseguire una rettifica dei prototipi del metro e del chilogrammo posseduti dal Governo italiano, lo stesso Ministero ha creduto conveniente d'affidare questa importante missione agli stessi professori Cannizzaro e Pisati.

I professori anzidetti furono altresì incaricati dell'acquisto di alcuni strumenti scientifici, necessarii a completare il gabinetto e il laboratorio della Commissione superiore.

**Congresso bacologico internazionale.** — Il Ministro dell'interno ha nominato a rappresentanti del Governo italiano al VI Congresso bacologico, che verrà tenuto in Parigi nel palazzo del Trocadero e inaugurato il 5 del prossimo settembre, il comm. prof. Emilio Cornalia, direttore del civico Museo di Milano, il comm. Gaetano Cantoni direttore della Scuola superiore di agricoltura ivi, ed il cav. Enrico Verson, direttore della Stazione bacologica di Padova.

**Il telefono** — Il *Journal des Débats* ha pubblicato una relazione sulle esperienze del telefono, che si fecero in questi giorni a Parigi (Champ-de-Mars), le quali attrassero l'attenzione degli studiosi.

Tra gli astanti trovavansi parecchi membri dell'Istituto, il Direttore delle poste e telegrafi, i capi di gabinetto di alcuni Ministeri, ed alti funzionarii dell' Amministrazione delle linee telegrafiche, generali e ufficiali di Stato maggiore, i direttori dei principali giornali di Parigi, molti fisici applicati allo studio dell'elettricità, scienziati ed ingegneri. Tali esperienze dimostrarono indubbiamente che il telefono non è soltanto un curioso apparato fisico, ma eziandio uno strumento pratico, che permette di trasmettere la voce, con tutte le sue qualità essenziali, a considerevoli distanze.

Le esperienze si fecero fra il Campo di Marte e l'Ufficio telegrafico di Versailles, ossia ad una distanza di circa 18 chilometri. I telefoni sperimentati simultaneamente erano quelli americani di Gray e di Edison. Questi due apparati

offrono ciascuno rispettivamente i propri vantaggi. Il telefono Gray agisce senza pila, cioè per effetto d'una corrente di induzione.

Ciò che colpisce soprattutto le persone abituate a servirsi del telefono primitivo, è la notevole perfezione arrecata alla trasmissione del suono e dell' articolazione. La voce non è più nasale, nè metallica. Ogni sillaba giunge distintamente all'orecchio; l'articolazione è perfettamente chiara. Si sente senza difficoltà la voce d'una persona che parli anche assai piano.

Noi opiniamo che il telefono Gray renderà dei veri servigi all'arte militare, alle comunicazioni nelle città, e all'esercizio delle ferrovie e delle miniere. Da oggi, e senza alcuna modificazione nella nostra attuale organizzazione telegrafica, il telefono può diventare un potente ausiliario della telegrafia.

Il telefono Edison funziona invece col mezzo di una pila; la corrente elettrica di cui si serve può essere portata a quel grado di forza che occorre. Il telefono Edison trasmette la parola con una sonorità grandissima.

Nelle esperienze al Padiglione della stampa eransi riuniti i due sistemi Gray ed Edison per ottenere il massimo effetto. L'apparato Edison trasmetteva, quello di Gray riceveva. Si avevano così i vantaggi della portata aggiunti a quelli di un'articolazione eccellente. Tale combinazione dei due telefoni diede un perfetto risultato, che ha vivamente colpito quelli i quali vi hanno assistito.

Insomma, queste esperienze non lasciano dubbio che la combinazione dei telefoni Gray ed Edison rende facile e pratica la trasmissione delle parole a distanze considerevoli. È un fatto importante, che era utile far conoscere al pubblico che vi ha interesse. Già a S. Francisco le comunicazioni telefoniche, da quartiere a quartiere, sono diventate generali. È verosimile che esse siano chiamate a prendere in Europa uno sviluppo analogo in un avvenire più o meno prossimo.

**Proiettili e corazze.** — Le esperienze inglesi sulla forza di penetrazione dei proiettili vennero riprese a Shoeburyness, allo scopo di calcolare la forza di penetrazione dei proiettili in ferro fuso ed in acciaio, e anche della resistenza d'un certo numero di corazze specialmente preparate all'uopo.

Alcuni dei risultati ottenuti di già furono inaspettati, segnatamente quello che s'è prodotto in un esperimento, fatto con un bersaglio composto di ferro ed acciaio. Quando i proiettili venivano tirati contro il tavolato in acciaio della lastra, i proiettili spezzavansi del tutto; mentre, quando andavano a colpire il tavolato in ferro, penetravano recisamente non solo nel ferro, ma anche nella parte in acciaio.

Questo effetto si spiega teoricamente coll'ammettere che, nel suo passaggio attraverso il ferro fuso, il metallo del proiettile è reso più compatto, ciò che lo pone in istato di meglio sopportare un colpo più forte.

Questa scoperta, se è tale in realtà, deve essere oggetto di studii più profondi, che saranno cominciati quanto prima.

**Istmo di Panama.** — Il *Moniteur Universel* del 13 corrente annunzia che la questione del taglio dell'istmo di Panama è entrata testè in una nuova fase.

Un trattato fu firmato tra gli Stati Uniti di Columbia ed il signor Luciano Napoleone Bonaparte-Wyse, capo della spedizione scientifica, che da tre anni a questa parte esplora l'America centrale e va facendo studii relativi al taglio dell'istmo. Il sig. Bonaparte-Wyse, quale rappresentante di una Società di capitalisti ed ingegneri inglesi, ottenne il privilegio di poter scavare un canale fra i due oceani.

Il signor Bonaparte-Wyse ha abbandonato il progetto, già raccomandato dal signor Ferdinando di Lesseps, di fare il traforo del Nicaragua, ed è nella direzione di Aspinwalle-Panama che i lavori saranno intrapresi.

**Nuova città in America.** — Negli Stati Uniti sta sorgendo con meravigliosa rapidità una nuova città. Scrivesi infatti da Leadville (contea dei laghi) nel Colorado, al *New York Times*, che quel paese presenta l'aspetto di un vero accampamento, a cui la popolazione giunge in folla da tutte le direzioni. La principale via è piena di costruttori, di negozianti, d'operaj, di commessi, tutti animati da speranze di guadagno per le nuove miniere che si promettono loro; essi non chiedono che di accingersi al lavoro il più presto possibile. Vi giungono da 20 a 50 persone al giorno. La popolazione di questo accampamento oltrepassa presentemente 4000 persone, giunte dopo il mese di febbraio; in una circonferenza di 5 miglia, in piccoli accampamenti, avvi una popolazione presso a poco del doppio. Vi si fanno grandi scoperte di piombo argentifero, le quali diedero origine al sorgere della città di Leadville. Essa è posta a 3 miglia al disotto del confluente della California Gulch, fiume dell'Arkansas. La sua altezza è di 10,000 piedi. Tale elevazione produce notti fredde, gelo nel cuor dell'estate, temporali di neve e pioggie sino al mese di luglio. Un anno fa, il nome di Leadville non esisteva, e nulla indicava che si sarebbero innalzate delle costruzioni sul luogo che occupa presentemente; ora è una città in piena regola, che ha i suoi *omnibus* che fanno il servizio quotidiano, il suo Uffizio di posta, il suo giornale, due Banche, centinaia di magazzini, un Governo locale, una Polizia, una scuola pubblica e delle chiese. Tutto ciò fu il risultato di un lavoro di 4 mesi.

I minerali, che si caricano sulla ferrovia per essere trasportati alle fonderie Domalia e di Saint-Louis, contengono in argento e piombo dai 75 a 100 mila dollari per tonnellata, in media; e ce ne sono molti che rendono quattro o cinque volte di più. Cinque mesi di lavoro di 7 uomini in una sola miniera, che costarono 7000 dollari di paga, di materiale, ecc., produssero del minerale che ha recato ai proprietarii 45,090 dollari in argento. Lo scavo conosciuto sotto il nome di accampamento Bird-Mine, pel quale una Società di Saint-Louis ha sborsato 250,000 dollari, dà due o 3 mila dollari di minerale al giorno, col lavoro di 40 uomini. Il Dana diede 75 mila dollari in due mesi. Il salario degli operaj è di 2 dollari e mezzo a 3 al giorno.

La costruzione di ferrovie sino a Leadville per le gole della Platte e dell' Arkansas offrirà ai *touristes* nuove maraviglie, procurando loro l'accesso a contrade sino ad ora sconosciute. La strada, attraverso le gole delle montagne, va di pari passo coi luoghi più grandiosi, e sopra tutto coi Due-Laghi, i cui dintorni sono i più pittoreschi che si possano trovare nelle Montagne Rocciose, le quali diventeranno così accessibili ai viaggiatori.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei titoli ferroviarii, le operazioni furono, anche nella scorsa settimana, poche e della più lieve importanza. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 341 al 342; le Obbligazioni relative tra il 253.50 al 253.75 contanti; i Boni invariati sul 570.50.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, diedero qualche denaro a 254.50; quelle della serie B, a 251.50 — Le Pontebbane a 387.50 — L'Alta Italia a 263.50.

Svogliata la Borsa di Parigi rispetto alle Lombarde, negoziate a 165 e 166. Le Obbligazioni relative a 242 e 241. Le Vittorio Emanuele a 247 e 218. Le Azioni delle Ferrovie Romane a 70 e 73; le Obbligazioni a 269 e 267.

## CONVOCAZIONI

**Ferrovie Sarde.** — Gli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde sono convocati in assemblea generale straordinaria in Roma pel 17 settembre p. v., per:

1° Lettura del processo verbale dell'ultima assemblea.

2° Modificazione dell'articolo 39 degli statuti sociali nel senso di rendere possibile la distribuzione di acconti semestrali sugli utili realizzati dei singoli esercizii.

3° Norme da osservarsi allorchè si farà il primo pagamento agli azionisti.
4° Comunicazioni diverse.

## ESTRAZIONI

**Prestito Nazionale 1866** — Estrazione del 16 agosto 1878.

| Num. dei premii | Ammontare dei premii | Cifre finali determinanti la vincita | Num. dei premii | Ammontare dei premii | Cifre finali determinanti la vincita |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 100,000 | 920,044 | 4 | 500 | 362,325 |
| 1 | 50,000 | 496,305 | 4 | 500 | 250,349 |
| 1 | 50,000 | 2,840,821 | 4 | 500 | 247,068 |
| 35 | 5,000 | 64,409 | 3 | 500 | 688,340 |
| 3 | 5,000 | 895,779 | 4 | 500 | 459,829 |
| 1 | 5,000 | 3,316,222 | 3 | 500 | 818,746 |
| 1 | 5,000 | 834,403 | 1 | 500 | 1,435,471 |
| 35 | 1,000 | 55,239 | 1 | 500 | 2,967,698 |
| 35 | 1,000 | 35,602 | 3532 | 100 | 478 |
| 4 | 1,000 | 454,938 | 353 | 100 | 3,777 |
| 4 | 1,000 | 240,612 | 353 | 100 | 7,818 |
| 4 | 1,000 | 295,962 | 353 | 100 | 5,562 |
| 4 | 1,000 | 167,167 | 353 | 100 | 2,462 |
| 4 | 1,000 | 368,706 | 353 | 100 | 8,976 |
| 3 | 1,000 | 627,932 | 35 | 100 | 35,571 |
| 4 | 1,000 | 231,189 | 3 | 100 | 868,723 |
| 1 | 1,000 | 2,638,800 | 3 | 100 | 796,612 |
| 1 | 1,000 | 2,968,495 | 4 | 100 | 202,301 |
| 1 | 1,000 | 199,950 | 4 | 100 | 006,817 |
| 35 | 500 | 57,800 | 4 | 100 | 108,059 |
| 35 | 500 | 96,876 | 4 | 100 | 307,342 |
| 35 | 500 | 71,867 | 4 | 100 | 266,061 |
| 35 | 500 | 27,946 | 1 | 100 | 1,868,631 |
| 35 | 500 | 79,540 | | | |

**Prestito a premii della Città di Napoli** — 28ª estrazione.

| Obblig. | Pr. | Obblig. | Pr. | Obblig. | Pr. | Obblig. | Pr. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 12500 | L. 50,000 | 25954 | L. 400 | 74658 | L. 300 | 27236 | L. 300 |
| 36839 | » 1,000 | 36908 | » 400 | 24661 | » 300 | 3349 | » 300 |
| 83882 | » 1,000 | 13378 | » 400 | 80834 | » 300 | 50467 | » 300 |
| 47417 | » 1,000 | 9503 | » 400 | 33743 | » 300 | 20896 | » 300 |
| 4818 | » 500 | 17339 | » 400 | 67328 | » 300 | 15271 | » 300 |
| 77346 | » 500 | 71544 | » 400 | 38819 | » 300 | 48850 | » 300 |
| 39719 | » 500 | 13860 | » 400 | 6507 | » 300 | 70439 | » 300 |
| 14293 | » 500 | 66992 | » 400 | 84256 | » 300 | 81209 | » 300 |
| 78711 | » 500 | 25165 | » 400 | 27303 | » 300 | 74386 | » 300 |
| 4809 | » 500 | 68867 | » 400 | 10721 | » 300 | 58122 | » 300 |

Dal numero 41 al numero 207 sono rimborsabili a L. 250.

**Ferrovia d'Ivrea** — Elenco delle 36 Azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione in data 9 corrente:
60, 65, 355, 495, 497, 1003, 1579, 1793, 1822, 2009, 2393, 2522, 2716, 3018, 3343, 3659, 3833, 4021, 4075, 4150, 4267, 4278, 4374, 4621, 4974, 5075, 5375, 5481, 5789, 6737, 6783, 7069, 7106, 7441, 7604, 7668.

Le suddette Azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1878.

A partire dal giorno 2 gennaio successivo, sarà aperto presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare Italiano, il pagamento del capitale nominale delle suddette Azioni.

## Avvisi d'Asta

Il 28 corr., presso la Direzione del Genio militare in Milano, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della caserma di S. Paolo in Monza per la presunta somma di L. 75,000. Lavori da eseguire in 150 giorni. Deposito L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di variante al 2° tronco della strada nazionale Genova-Piacenza, compreso fra la Costa di Confiente ed il principio del 1° tronco alla Moglia di Confiente, della lunghezza di m. 2086.70 per la presunta somma di L. 78,150. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Comune di Argira alla Stazione ferroviaria di Raddura, della lunghezza di metri 18,588, in diminuzione della somma di L. 202,238.59, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria comunale di Ferrandina, dall'abitato del Comune alla Stazione ferroviaria omonima, della lunghezza di m. 9960 per la presunta somma di L. 216,000. Lavori da eseguire entro tre anni. Deposito interinale L. 7000 in valuta legale. Cauzione definitiva L. 20,000, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Recanati (Marche) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada obbligatoria del Porto-Recanati, per il presunto importo di L. 22,123.18. Deposito interinale L. 1500 in biglietti di Banca.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per la costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Rogliano per Parenti alla Nazionale Silana, compreso fra le sorgenti del Sauto e la Sella Trepidò, della lunghezza di metri 11,973, per la presunta somma di L. 181,452. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 2 settembre p. v., presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della suddetta strada provinciale, compreso fra la Sella Trepidò e l'abitato di Cotronei, della lunghezza di metri 19,843.51, per la presunta somma di L. 331,373. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000 come sopra; cauzione definitiva come sopra.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, compreso tra il fiume Soleo presso Petilia Policastro e l'innesto alla strada nazionale presso San Mauro, della lunghezza di m. 13,300, in diminuzione della somma di L. 294,314.30 così ridotta in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 5600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 7 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto della variante del 2° tronco della strada nazionale Genova-Piacenza, compreso fra l'accesso al ponte di Lenzino e la regione Rovaiola, della lunghezza di m. 1409.35, per la presunta somma di L. 37,346. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada obbligatoria comunale da Torre di Faro a Divieto, della lunghezza di m. 9081.13, per la presunta somma di L. 163,436.07. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 16,300, idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal 9 giugno al 15 luglio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 361,350.23 | 249.90 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 299,994.35 | 207.46 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 61,355.88 | + 42.44 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 10,268,980.86 | 7,101.65 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 11,622,776.86 | 8,037.88 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,353,796.00 | — 936.23 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 125,236.44 | 109.19 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,094.— | 109,927.99 | 100.48 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 53.— | + 15,308.45 | + 8.71 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,03 | 3,798,834.53 | 3,320.57 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,081.58 | 3,624,039.54 | 3,350.69 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 62.45 | + 174,794.99 | — 30.12 |

## Strade Ferrate Romane

22ª Settimana — *Dal 28 maggio al 3 giugno* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 492,460.52 | 15,496.85 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 840,937.64 | 26,639.26 |
| Differenza in più . . . | 11 | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 348,477.12 | 11,142.41 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 3 giugno 1878 . | 1,649 | 11,373,713.98 | 16,347.59 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 11,861,364.53 | 17,079.55 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 487,650.55 | 731.96 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6952 | 18,187.47 | 20039 | 25,516.15 | 43,703.62 |
| Bagagli e cani. | 162 | 365.46 | 592 | 446.82 | 812.31 |
| Merci a G.V. .. | 798 | 2.149.94 | 2613 | 2,018.74 | 4,168.68 |
| Merci a P.V. .. | 834 | 6,448.62 | 1235 | 9,360.38 | 15,809.00 |
| Introiti diversi. | » | 220.79 | » | 598.26 | 819.05 |
| Totale L. | 8746 | 27,372.31 | 24479 | 37,940.35 | 65,312.66 |

# ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 28 Agosto 1878 N.° 35.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1 00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *L'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane* (Continuazione) — *Le ferrovie d'interesse locale in Francia* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

**delle Ferrovie italiane**

(*Continuazione, vedi n°. 34*).

*Art.* 1.

Per le considerazioni che precedono, la maggioranza della Commissione è d'avviso che l'art. 1 del progetto di legge possa essere da voi approvato secondo il testo ministeriale, con due aggiunte. La prima consiste nel mettere le parole: *di ferrovie*, dopo le parole: *di esercizio*, contenute nella seconda linea.

La seconda ha per obbietto la pubblicità dei lavori della Giunta d'inchiesta.

Attesa la importanza di questa inchiesta e la necessità che il paese ne conosca l'andamento, la Commissione fu d'avviso all'unanimità di stabilire colla legge che la inchiesta sia pubblica.

*Art.* 2.

L'esame di questo articolo ha dato luogo ad una lunga discussione, in seno alla vostra Commissione, sul modo in cui abbia ad essere composta la Giunta, che dovrà procedere alla inchiesta.

Le questioni sollevate su questo proposito si riducono a tre:

La Giunta dovrà essere composta unicamente di membri della Camera elettiva?

In caso negativo, è necessario e conveniente il concorso dell'elemento governativo?

E se questo concorso è ammesso, in quale proporzione dovrà esserlo?

Alcuni membri della Commissione pensano che la inchiesta debba essere ordinata, non per legge, ma con un semplice ordine del giorno della Camera; il che avrebbe per conseguenza di comporre la Giunta esclusivamente di deputati.

Questa opinione è appoggiata al fatto di precedenti inchieste deliberate ed eseguite esclusivamente dalla Camera, quali sono le inchieste sulla Sardegna, una di quelle sulla Sicilia, la inchiesta sulle Ferrovie Meridionali e sul brigantaggio, e varie altre.

La parte della Commissione che accoglie questo concetto propose che:

« *La inchiesta sarà fatta dalla Camera per sua deliberazione e con i fondi del suo bilancio.* »

La maggioranza della Commissione respinse questa proposta, con *cinque* voti contro *quattro*.

Sulla seconda quistione, che concerne il concorso dell'elemento governativo a formare la Giunta, i pareri furono anche divisi.

Una parte della Commissione inclinava verso il concetto di una Giunta esclusivamente parlamentare, composta di un egual numero di deputati e senatori, considerando che a questo modo essa potrebbe avere più efficacia, mentre, per altra parte, l'elemento governativo potrebbe sempre essere udito a titolo consultivo.

Se non che la discussione su questo argomento rese persuasa la maggioranza della Commissione della convenienza e della utilità di ammettere il concorso dell'elemento governativo a formare la Giunta, in una proporzione però che lasci al Parlamento la possibilità di affermare i suoi intendimenti, senza privarsi dell'efficace cooperazione di speciali rappresentanti del Governo.

Il concorso dell'elemento governativo a costituire la Giunta d'inchiesta fu quindi ammesso dalla Commissione, con *quattro* voti favorevoli, *tre* contrari e *due* astensioni.

La maggioranza della Commissione ammise poscia che i membri della Giunta, da nominarsi dal Governo, siano in numero di tre; e circa all'elemento parlamentare deliberò, con *sei* voti favorevoli e *tre* astensioni, di proporvi che concorrano a far parte della Giunta sei senatori e sei deputati.

L'epoca in cui la Giunta dovrà presentare la sua relazione al Governo del Re, richiamò pure l'attenzione della Commissione, dal punto di vista della possibilità materiale di compiere la inchiesta e di compilarne la relazione entro l'anno corrente.

La minoranza della Commissione, la quale vuole un'inchiesta ristretta ai fatti che possono soltanto riguardare l'esercizio per mezzo dell'industria privata, pensa che il termine di sei mesi sia sufficiente per una simile investigazione.

Ai membri che formano la maggioranza della Commissione sembra invece che questo termine sia assolutamente troppo breve, se la inchiesta dev'essere larga ed estesa a

tutte le questioni che hanno attinenza coll' esercizio delle ferrovie dello Stato.

Arroge essere pure utile, che la Giunta d'inchiesta possa conoscere le risultanze dell'esercizio provvisorio governativo durante il secondo semestre 1878, per poterne tener conto nella sua relazione, come di un elemento che gioverà assai a cominciare a dare un concetto chiaro e completo degli elementi di spesa e di reddito della rete dell'Alta Italia.

Considerando poi che qualche mese di più può bastare a permettere alla Giunta d' inchiesta di fare un lavoro, quale la grande importanza dell'argomento richiede, la Commissione ammise, con *cinque* voti contro *quattro*, di proporvi di stabilire coll'articolo 2 che, la Giunta presenterà la sua relazione entro il primo semestre dell'anno 1879.

La Commissione raccomanda però al Governo di agevolare l'opera della Giunta, in modo che la sua relazione possa essere presentata alla Camera all'epoca in cui si discuterà il bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1879.

*Art.* 3.

Nessuna osservazione occorre sul disposto di questo articolo. La Commissione si limita a proporre che collo stesso articolo si determini la somma che si dovrà stanziare al proposto nuovo capitolo 134 *bis* del bilancio 1878 del Ministero del tesoro.

*Art.* 4.

Con questo articolo il Governo è autorizzato ad assumere, a datare dal 1° luglio 1878 e sino al 31 dicembre 1879, l'esercizio della rete ferroviaria dell'Alta Italia, data in affitto alla Società della *Süd-Bahn* austriaca fino al 30 giugno del corrente anno.

Come abbiano già accennato nelle prime pagine di questa Relazione, una parte dei membri della vostra Commissione ha sollevato varie obbiezioni contro la facoltà, che il Governo chiede, di assumere provvisoriamente quell' esercizio, non ammettendo la assoluta impossibilità pel Governo stesso di intendersi con la suddetta Società per la temporanea continuazione del contratto, oppure con altri serii elementi per un contratto nuovo per l'esercizio di questa rete.

Vi abbiamo pure già fatto conoscere gli schiarimenti dati alla Commissione dall'on. Ministro dei lavori pubblici alle osservazioni fattegli su questo argomento; dai quali schiarimenti apparì alla maggioranza della Commissione come, tenuto conto di tutto, l'assunzione provvisoria del suddetto esercizio per parte del Governo è una necessità che si è imposta, ed alla quale il Ministero non ha potuto sottrarsi, senza esporsi a compromettere gravemente gli interessi del paese e delle finanze dello Stato.

Dopo un' altra discussione sulla proposta ministeriale, che forma oggetto dell'articolo 4 dello schema di legge, la Commissione accettò la massima dell'esercizio provvisorio governativo, con *sei* voti favorevoli e *tre* contrarii.

Nell'accettare questa massima, la Commissione deliberò all'unanimità che le altre disposizioni del progetto di legge siano coordinate al criterio di un esercizio condotto per guisa, da non pregiudicare affatto la soluzione definitiva del problema.

Due altre questioni rimanevano da risolversi, come inerenti al disposto dell'art. 4.

La prima di esse riguarda il periodo di tempo pel quale il Governo sarebbe autorizzato ad assumere il provvisorio esercizio della rete dell'Alta Italia; e la seconda concerne le ferrovie appartenenti a Società private ed esercitate ora dalla Società che tiene in affitto quella rete.

In merito alla durata dell'esercizio provvisorio, si osservò da varii membri della maggioranza della Commissione, che, se le risultanze della inchiesta non saranno conosciute che verso la metà del prossimo anno 1879, e se questo esercizio dovrà cessare alla fine dello stesso anno, il Governo non avrà più che sei mesi di tempo innanzi a sè per valersi di quelle risultanze ed appoggiare alle medesime le proposte di quei provvedimenti, che esso crederà atti ad assicurare sotto tutti i rispetti gli interessi della nazione.

Ora, è egli prudente il mettere, con una disposizione di legge, il Governo nell'obbligo di trattare a qualunque costo in un periodo di tempo così breve?

Per altra parte, importa pure osservare che, facendo cessare col 31 dicembre 1879 il periodo di tempo per il provvisorio esercizio governativo, si andrà pure incontro alla conseguenza che, quando auche il Governo si mettesse in grado di presentare al Parlamento una proposta su questa materia, questa presentazione non potrebbe aver luogo che nel mese di novembre, cioè all' epoca dell' apertura della Camera; la qual cosa lascia molto dubbio se un così grave affare possa venire esaminato prima della fine dell'anno.

La minoranza della Commissione osservò, a sua volta, che, trattandosi per essa di subire l'esercizio provvisorio governativo coma una dura necessità, intende limitarne il periodo al *minimum* possibile.

Venuta ad una deliberazione sopra la proposta di estendere a due anni la durata dell' esercizio provvisorio per mezzo del Governo, tale proposta fu accettata con *cinque* voti contro *quattro*.

Sulla questione relativa all'esercizio delle ferrovie appartenenti a private Società, ed ora comprese nello affitto che scade, la Commissione ritiene alla unanimità essere conveniente, nell'interesse generale del paese, che il Governo procuri, quando se ne presenta il caso, di rinnovare con tali Società i patti di esercizio per una durata non maggiore del periodo di tempo per cui esso sarà autorizzato ad esercitare la rete dell'Alta Italia.

Il disposto dell'articolo 4 implica ancora un' altra questione di molta importanza per lo Stato, relativa al materiale mobile di tutta la rete dell'Alta Italia.

In forza della Convenzione di Basilea, quel materiale venne ceduto allo Stato sulla base di apposito inventario.

Colla Convenzione per l' affitto della rete alla Società della *Süd-Bahn* austriaca, lo stesso materiale doveva essere riceduto.

Ora, colla cessazione di quell'affitto, il Governo deve riprendere siffatto materiale in confronto dell'inventario primitivo per tener conto delle variazioni, che possono essere avvenute nel numero, nella qualità e nello stato degli oggetti inventariati.

La Commissione ha creduto opportuno di chiedere all'onorevole signor Ministro dei lavori pubblici i seguenti schiarimenti in proposito di queste diverse cessioni e riprese del materiale, di cui si tratta:

1° Quando cominciò ed ebbe fine la compilazione dell'inventario del materiale mobile della rete dell'Alta Italia, riscattata colla Convenzione di Basilea?

2° Quale metodo si è seguìto per la formazione di tale inventario?

3° Se, quando cominciò l'affitto della rete alla Società della *Süd-Bahn* austriaca, ebbe luogo la effettiva ricognizione dello stato di conservazione del materiale, e se questa ricognizione risulta da speciale atto?

4° Quali provvedimenti l'on. sig. Ministro dei lavori pubblici abbia fatto per accertare le variazioni, che possano essere avvenute nel numero, nella qualità e nello stato di conservazione del materiale fisso e mobile della rete, durante i due anni di affitto, e per il regolare passaggio di questo materiale dalle mani della Società a quelle del Governo?

Ecco gli schiarimenti sollecitamente avuti dalla cortesia dell'on. Ministro:

*Sul 1° quesito.* — « Per la formazione dell'inventario del materiale mobile, attrezzi, ecc. (a norma dell' art. 9 della Convenzione di Basilea), con nota ministeriale del 14 luglio 1876 fu incaricato il regio Commissariato per la sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, residente in Milano. Questo lavoro ebbe principio nell'agosto 1876. Le operazioni relative furono ultimate alcuni mesi sono, e nei primi di questo mese (*giugno*) vennero portati a compimento tutti i lavori di calcolazione, scritturazione e copiatura dei documenti ».

*Sul 2° quesito.* — « Negli inventarii compilati all' uopo per ogni singolo rotabile ed oggetto, trovansi descritte tutte quelle particolarità ritenute necessarie a constatarne

l'identità. Detti inventarii furono eseguiti con maggiori dettagli di quelli annessi alla Convenzione di Basilea ».

*Sul* 3° *quesito.* — « In esecuzione dell'art. 2 dell'Atto addizionale di Roma, fu eseguita una perizia, dalla quale risulta l'importo delle riparazioni che occorrevano al 1° luglio 1876 per mettere in istato di perfetto servizio tutto il materiale mobile ».

*Sul* 4° *quesito.* — « Le constatazioni, valutazioni ed operazioni di riconsegna del materiale mobile e fisso, da farsi al termine dell'appalto, sono chiaramente indicate nell'articolo 4 dell'Atto addizionale di Roma. In esecuzione di questo articolo, il Ministero si propone d'incaricare lo stesso Ufficio di Commissariato che ha compiute le constatazioni, valutazioni ed operazioni di consegna, a senso del Compromesso di Parigi e dell'Atto addizionale predetto. Queste nuove operazioni ed i relativi provvedimenti non potranno esser fatti che scaduto il contratto d'esercizio, e dopo che l'attuale Società esercente avrà designate le persone che dovranno rappresentarla ».

Da questi schiarimenti la Commissione ha rilevato con compiacenza, come anche le lunghe operazioni relative all'inventario dell'importante materiale, di cui si tratta, siano state portate a termine, e che tutto sia predisposto per il regolare passaggio di questo materiale nelle mani del Governo.

*(Continua)*

## LE FERROVIE D'INTERESSE LOCALE
### in Francia.

Come abbiamo promesso nel precedente numero, riferiamo qui (traducendole dal *Journal des travaux publics*) le Conclusioni dell'importante rapporto presentato al Ministro dei lavori pubblici di Francia dagli ingegneri Béral e De Basire, ch'erano stati dal Ministro medesimo incaricati di studiare in Francia ed all'estero le condizioni economiche di costruzione e d'esercizio delle ferrovie d'interesse locale:

In conclusione, dall'esame comparativo che abbiamo fatto delle condizioni di costruzione e d'esercizio delle diverse linee, descritte ed accennate nel presente rapporto, e da noi studiate così in Francia come all'estero, crediamo (almeno per quanto è possibile formulare delle regole generali in tale materia) poter dedurre le seguenti principali conclusioni intorno alla costruzione ed all'esercizio delle nuove linee d'interesse locale:

A. *Rispetto alla larghezza del binario.*

1° Ogni qualvolta si avrà da costruire una piattaforma speciale, e all'infuori di circostanze eccezionali, si dovrà adottare lo scartamento normale di m. 1.44 tra gli orli interni dei regoli.

2° Tutte le volte, invece, che si crederà dover utilizzare la piattaforma d'una strada, ed a meno che speciali condizioni di traffico non impongano la scelta del binario normale, converrà applicare la larghezza di m. 0.75 tra gli orli interni dei regoli.

3° Finalmente, nei casi in cui particolari considerazioni inducessero a costrurre un binario ristretto sopra una piattaforma speciale, sembra non esservi interesse a ridurre lo scartamento dei regoli a meno di 1 metro, e che per lo contrario sia utile, dal punto di vista di un buon esercizio, adottare la larghezza di 1 metro.

B. *Rispetto alla costruzione.*

*a*) Per le linee a binario normale:

1° I terreni saranno acquistati per un solo binario. L'occupazione (*emprise*) media non sorpasserà, in generale, 1 ettaro e 30 are per chilometro corrente, comprese le Stazioni;

2° La larghezza della piattaforma potrà essere ridotta a 4 metri, nelle condizioni ordinarie di altezza dei rilevati, e non compresa la larghezza dei fossi nelle trincee;

3° Il massimo delle pendenze e delle rampe non dovrà, per quanto è possibile, eccedere m. 0.025 al metro;

4° Il raggio delle curve, in pieno binario, potrà discendere a 150 m., e nei casi eccezionali, a 120. La velocità della corsa dovrà, al caso, essere rallentata nel passaggio di queste curve;

5° Le opere d'arte saranno costrutte per un solo binario, colle dimensioni le più ristrette. La larghezza fra le testate, pei ponti o viadotti al di sotto, e fra le spalle pei ponti al di sopra, non sarà che di 4 m. Queste opere potranno esser costrutte di legname;

6° La larghezza dell'inghiaiata (*ballast*) in sommità sarà di m. 2.80. Le banchine saranno soppresse. Lo spessore dell'inghiaiata (*ballast*) sarà di m. 0.30. Quanto alla sua qualità, si lascierà ai costruttori la massima latitudine, purchè il consolidamento della strada sia assicurato;

7° Il peso dei regoli sarà da 22 a 25 chilog. di ferro, e da 18 a 20 chilog. d'acciaio per metro corrente;

8° Le traverse avranno m. 2.85 di lunghezza su m. 0.22 a 0.25 di larghezza, e m. 0.13 a 0.15 di spessore. Esse saranno spaziate circa m. 0.60 alle teste dei regoli posti in *porte-à-faux*, e da m. 0.85 a 0.90 sugli altri punti;

9° I binarii accessorii di servizio e di rifugio non supereranno, in generale, il 10 per 0/0 della lunghezza del binario principale;

10° Le chiusure saranno del tutto soppresse lungo la strada. L'Amministrazione potrà nondimeno prescriverle in alcuni punti più pericolosi, e specialmente nelle traversate dei luoghi abitati;

11° I passaggi a livello saranno liberi. Soltanto pei più frequentati si costruiranno delle barriere guardate, o solo manovrate a distanza, oppure dei segnali fissi di rallentamento pei treni, posti sulla strada a sufficiente distanza;

12° I fabbricati delle Stazioni non comprenderanno che una sola sala d'aspetto, l'Ufficio e l'alloggio del Capo-stazione. Ad ogni fabbricato saranno annesse delle ritirate. Le tettoie (*marquises*) ed i marciapiedi saranno soppressi. Non saranno costrutte calate (*quais*), sale o magazzini per merci, che laddove lo sviluppo del traffico lo richiedesse. Del resto, queste costruzioni potranno esser fatte coi materiali meno costosi del luogo;

13° I segnali a distanza saranno soppressi. Converrà però, in generale, avere un filo telegrafico lungo tutta la strada pel servizio esclusivo dell'esercizio;

14° Le installazioni accessorie, come rimesse, officine, alimentazioni d'acqua, saranno appropriate ai bisogni ristretti del movimento;

15° Le locomotive avranno tre assi accoppiati. Esse porteranno il loro approvvigionamento d'acqua e carbone; e saranno costrutte in modo, che il peso per asse della macchina in servizio non superi il peso per asse dei vagoni in piena corsa;

16° Le carrozze da viaggiatori potranno non avere che due classi. Esse dovranno, in generale, esser miste, e potranno avere due piani. Qualunque lusso inutile sarà escluso nella loro costruzione. I vagoni da merci saranno costrutti sui tipi di quelli delle grandi linee. L'importanza del materiale mobile varierà naturalmente secondo la lunghezza della linea, il numero giornaliero dei treni, ed il traffico. Per una lunghezza di 30 chil., 3 locomotive, 7 a 9 vetture e 30 furgoni o vagoni basteranno il più sovente ad un servizio di 2 e 3 treni al giorno in ciascun senso, dovendo il complemento, specialmente per il materiale da merci, esser tolto a prestito dalla linea principale vicina.

Nelle condizioni suddette, il costo chilometrico d'una linea, comprese tutte le spese, potrà variare da 60,000 a 90,000 fr., e sarà in media di 75,000 franchi.

Studii preventivi completi e fatti colla massima cura, tanto sul terreno, quanto nel gabinetto, nonchè una buona ed intelligente direzione dei lavori, sono poi indispensabili per realizzare le economie di cui indicammo la possibilità, senza nuocere alla buona esecuzione e solidità dei lavori.

*b*) Per le linee colla larghezza di 1 m. di binario, costrutte sopra una piattaforma speciale, si devono soprattutto segnalare le maggiori facilità di tracciato risultanti dall'uso, nelle curve, di raggi più ristretti, che possono discendere ad 80 m., ed in via eccezionale a 60.

Tenendo conto delle diverse economie che l'adozione della detta larghezza ridotta e l'uso dei piccoli raggi sovraindicati permetteranno di realizzare, colla riduzione proporzionale: 1° della larghezza della piattaforma e dell'inghiaiata (*ballast*); 2° dell'occupazione (*emprise*) media; 3° della cubatura dei movimenti di terra; 4° delle dimensioni delle traverse; 5° e finalmente del peso del materiale mobile (il quale, d'altra parte, dovrà esser molto più completo che per le linee a binario normale); — il costo chilometrico di queste ferrovie a binario di un metro su piattaforma speciale sarà in media di 64,000 fr., e potrà variare, fuorchè in casi affatto eccezionali, tra i 40,000 e gli 80,000 fr., tutto compreso.

*c*) Finalmente per le linee sopra strade, ove le pendenze potranno raggiungere m. 0.05 al metro, ed i raggi delle curve discendere almeno a 40 m., collo scartamento di m. 0.75, la spesa chilometrica sarà in media di 40.000 fr., che potrà variare da 30,000 a 70,000.

C. *Rispetto all' esercizio.*

*a*) Per le linee a binario normale su piattaforma speciale:

1° Il numero dei treni regolari sarà fissato a due, od al più a tre in ogni senso, e potrà per alcune linee essere ridotto ad uno; salvo, nei tre casi, di aggiungere al bisogno qualche treno facoltativo;

2° Tutti i treni regolari saranno misti;

3° La velocità media effettiva sarà dai 20 ai 22 chilometri all'ora, comprese le fermate. La velocità della corsa sarà rallentata sulle curve più ristrette e presso i passaggi a livello segnalati con pali;

4° Le ore per la corsa dei treni dovranno essere regolate in modo da evitare, per quanto è possibile, il servizio notturno;

5° I segnali a distanza saranno soppressi. I segnali a mano ed i segnali ordinarii posti alla testa ed alla coda dei treni saranno adoperati come sulle grandi linee;

6° Il personale delle Stazioni si comporrà, in generale, di 1 Capo-stazione e di 1 agente (*aiguillieur*), che potrà essere altresì impiegato nella manutenzione della strada. Nelle fermate, ogni servizio potrà esser fatto da un guardabarriera o cantoniere;

7° Il personale dei treni comprenderà 1 macchinista, 1 fuochista, ed 1 conduttore serra-freno, incaricato altresì del servizio di visitatore;

8° Le tariffe pei viaggiatori potranno non comprendere che due classi. Esse saranno, come quelle per le merci, fissate in quanto al massimo, per ogni linea particolare, secondo le condizioni del tracciato e del traffico, e secondo i prezzi anteriori dei trasporti. Esse dovranno, in generale, essere più elevate delle tariffe attuali.

Il massimo del peso concesso ad ogni viaggiatore, pel trasporto gratuito dei bagagli, dovrà essere elevato in modo da evitare, per quanto è possibile, l'operazione della pesatura; la registrazione sarà sostituita colla consegna al viaggiatore di un numero portante i nomi delle due Stazioni, ed un doppio di esso sarà applicato sul collo;

9° Le scritturazioni e le statistiche saranno ridotte allo stretto necessario;

10° I rimborsi, per l'uso e le spese delle Stazioni comuni, dovranno essere stabiliti, tenendo conto, da una parte dell'importanza del traffico e del numero dei treni di ciascun tronco; e dall'altra parte, dei vantaggi che la creazione della nuova ferrovia avrà procurato alla linea principale per l'aumento del suo traffico.

In queste condizioni, con tariffe un po' elevate e con prodotti chilometrici fino ad 8,000 fr., si può ammettere (tenendo conto dell'annualità pel rinnovamento del binario e del materiale), che la spesa chilometrica D sarà approssimativamente rappresentata, come funzione del prodotto chilometrico R, dalla formula $D = 2.000 \text{ fr.} + 0.33 R$.

*b*) Per le linee a binario ristretto, così su piattaforma speciale, come sopra strade, potranno esser applicate le stesse disposizioni; ma per le ferrovie sulle strade, la velocità effettiva non dovrà, in generale, oltrepassare i 15 chilometri all'ora.

Il rapporto tra le spese ed il prodotto chilometrico pare, del resto, non dover allontanarsi che poco da quello che abbiamo indicato qui sopra per il binario normale.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 27 agosto.

Ho fondamento di credere che il Consiglio di amministrazione per l'esercizio delle strade ferrate dell'Alta Italia sia completamente e definitivamente composto *in pectore* dell'on. Ministro dei lavori pubblici, non senza essersi prima assicurato della gradita accettazione della carica dalle persone destinate a coprirla. Manca soltanto la confermazione della nomina, o ratificazione che la si voglia chiamare, per parte del Consiglio dei ministri; e sarà affare di pochi giorni, essendo atteso per dopo domani 29 il ritorno in Roma del capo del Gabinetto on. Cairoli. Comprenderete dunque come, in materia delicata di nomi, io mi debba imporre la maggiore riserva nel rendere pubbliche le mie informazioni, sino a tanto che

siano compiuti tutti i sacramenti della elezione. Intanto quello dei nuovi consiglieri che potei con sicurezza preannunziarvi, l'egregio ingegnere Martorelli, è già partito alla volta di Milano da due giorni per assumere tosto le di lui funzioni (*). —

I pochi membri della Commissione d'inchiesta, nei quali la voce del dovere ha suonato tanto forte da indurli a trattenersi in Roma invece che recarsi fra più « spirabil aere », attendono impazientemente l'arrivo, o per lo meno la partecipazione degl'intendimenti dell'egregio loro presidente, il senatore Jacini, bramosi come sono di non indugiare ad intraprendere la lunga *via crucis*, nè volendo, per reverenza verso di lui, muovere i primi passi senza averlo per duce e guida. A guadagnar tempo, l'onorevole Ferracciù, vice-presidente, e l'on. Genala, segretario, posero tosto mano a preparare i materiali degli studii, chiedendo al Ministero dei lavori pubblici la comunicazione d'ogni documento relativo allo stato presente della Società delle Romane, e rivolgendo una pubblica preghiera a tutti i giornali di voler favorire alla Commissione ogni loro scritto in materia di esercizio ferroviario. —

La *Nazione* e la *Gazzetta d'Italia*, che, come è ben noto, sono periodici di Firenze, dove risiede la Direzione generale del Credito Mobiliare, si affrettarono a smentire in coro l'amena notizia, comparsa in alcuni diarii romani, circa una sognata domanda d'indennità che il commendatore Balduino avrebbe diretta al Governo per la ritardata restituzione dell'urgente deposito voluto dai patti delle Convenzioni ferroviarie. La verità vera, intera e sola sul soggetto, ve la riferii già io pel primo: il commendatore Balduino chiese puramente e semplicemente, non un'unica volta, al Ministero, a nome proprio e de' suoi compartecipanti all'impresa, che venga liberato il ragguardevole capitale di loro pertinenza, giacente inoperoso nelle casse dello Stato, perchè cessata, secondo essi, la causa, ragione e giustizia vogliono ne cessi l'effetto. Il Ministero, dal canto suo, continua ad applicare, in merito a questa questione, il famoso proverbio arabo: « la parola è d'argento, ed il silenzio è d'oro ». —

L'attività e il progresso dei lavori nella costruzione della ferrovia da Laura ad Avellino, di chilometri 23.959, infondono la certezza ch'essa possa venire aperta all'esercizio entro il corrente anno. Trovasi pressochè ultimato il 1° tronco Laura-Solofra, di m. 10,700, ad eccezione della galleria di S. Agata, lunga m. 701, dove la natura del terreno argilloso, misto a detriti calcari acquitrinosi, presentò non lievi difficoltà, che si stanno pure superando alacremente. E venne di fresco compiuto l'armamento nel 2° tronco Solofra-Serino, di m. 5,133, e nel 3° Serino-Avellino, di m. 8,126. —

Il Ministero trasmise testè all'esame del Consiglio superiore il disegno dell'ultimo tronco ferroviario Lambrugo-Erba, che completa la linea Milano-Incino-Erba. —

È indetta per domani (28) la visita di collaudo finale della linea Ponte Galera-Fiumicino, e vi sono incaricati dal Governo il Sotto-commissario per le costruzioni ing. cav. Andriano, e il Sotto-commissario per l'esercizio ing. cav. Giannelli, in concorso del Direttore dei lavori, rappresentante dell'Impresa, ing. Venturini, e di un rappresentante della esercente Società delle Romane. —

*Noblesse oblige*; e la speciale competenza idraulica dell'attuale Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, doveva necessariamente divenire per lui un fortissimo stimolo a proporre al Parlamento la soluzione d'un altro ponderoso problema, che in realtà non presenta minore interesse sociale del problema ferroviario, se si considera implicare entrambi lo sviluppo economico del paese, e quello per giunta della pubblica igiene, che vuol dire della salute pubblica. Onde l'on. Baccarini, dopo aver cercato con lungo studio e grande amore i criterii a cui ispirarsi per un disegno di legge, per opera sua preparato sino dal 1873, reggendo egli allora la Direzione generale delle opere idrauliche, volle, Ministro, aprire una specie di inchiesta amministrativa sopra il disegno medesimo, provocando i pareri delle Prefetture, delle Deputazioni provinciali, dei Consorzii agrarii e degli Ufficii tecnici governativi e provinciali. I quali pareri, riassunti, furono raccolti in un volume, presentato testè ad una Commissione di egregi funzionarii, chiamata dal Ministro medesimo a discutere i principii e determinare il procedimento per la redazione del suddetto progetto di legge. E domenica ebbe luogo la prima riunione; alla quale intervenne l'on. Baccarini, esponendo per sommi capi a quali concetti dev'essere informata, secondo lui, una legge sulle bonifiche, e raccomandando vivamente alla Commissione di voler compiere il proprio mandato abbastanza in tempo da rendergli possibile la presentazione del progetto, tosto che sarà riaperta la Camera. La Commissione è formata dagli ispettori del Genio civile Ponzo, Natalini e Spadon, dal direttore capo-divisione dell'agricoltura comm. Miraglia, dal direttore capo-divisione dell'industria e commercio cav. Romanelli, dal capo di gabinetto cav. Franco, e dal caposezione dei lavori pubblici cav. D'Amelio. Essa tenne poi ieri sera una seconda seduta, iniziando una discussione generale sul concetto fondamentale della legge, che sarebbe: lasciare il còmpito delle bonificazioni a coloro che vi sono principalmente interessati, e riservando soltanto allo Stato l'ispezione e la tutela suprema. —

La sezione 1ª del Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'adunanza del 23 corr., ritenne meritevole di essere approvato, con alcune modificazioni, il progetto di rialzamento della ferrovia Taranto-Reggio al chil. 200.955.

E senza alcuna riserva, la Sezione stessa approvò il progetto pel consolidamento fra i chil. 50,349 e 50.796 del 2° tronco della diramazione ferroviaria di Cosenza.

Il Consiglio generale poi, nell'adunanza del 24, dopo esaminati i progetti di varianti fra i chil. 89.205 e 90.700 nel tronco Trivigno-Potenza, opinò che con talune avvertenze sia da approvarsi la variante che contempla lo spostamento a valle dell'antico tracciato.

B.

---

(*) L'on. Martorelli fu di passaggio per Torino lunedì, e recavasi nello stesso giorno a Milano. (La Red.).

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha, in questi giorni, diramato un nuovo Regolamento per il rilascio, l'uso ed il riscontro dei biglietti di viaggio gratuiti, sia di servizio che di favore, e dei buoni per riduzione di prezzo su quella rete.

Sappiamo poi che fra breve si terrà in Roma una conferenza tra i rappresentanti delle suddette Ferrovie, delle Meridionali e delle Romane, per intendersi sullo scambio dei biglietti di viaggio gratuito od a prezzo ridotto a favore degl'impiegati delle tre Amministrazioni.

Il risultato di tale conferenza, per cui andranno a modificarsi gli art. 22 e 26 del Regolamento ora vigente sulle Ferrovie dell'Alta Italia, formerà oggetto di una speciale Convenzione, che verrà pubblicata come appendice al Regolamento medesimo.

---

Ieri ebbe luogo la visita di ricognizione alla Stazione marittima di Savona per parte dei rappresentanti del Governo, del Municipio e dell'Amministrazione ferroviaria. Rappresentavano il Governo gli ing. Banaudi, Ighina, Dellarocca, e l'ispettore telegrafico Picco; il Municipio era rappresentato dal Sindaco cav. Amarca e dal cons. Martinengo; e l' Alta Italia dai capi dei diversi Servizii.

Vennero esaminati tutti i lavori già compiuti, e determinati quelli che mancano ancora a compimento dell'opera, affine di poter definitivamente aprire la Stazione al pubblico servizio.

I lavori, che si riscontrarono ancora mancanti, vennero distinti in due categorie: cioè quelli indispensabili per l'apertura del servizio, e quelli che si possono eseguire anche durante il servizio. Di tutto ciò venne eretto un verbale, che sarà rimesso al Ministero; e salvo circostanze imprevedute, sperasi che la detta Stazione marittima potrà essere aperta entro una quindicina di giorni.

---

Sappiamo che per l'8 settembre prossimo venne definitivamente fissato il trasporto solenne della salma del celebre idraulico Alleoti da Ferrara ad Argenta, sua patria, per cui si stanno facendo i preparativi.

È assai probabile che l'on. Ministro dei lavori pubblici voglia assistere a quella cerimonia; ed in tale occasione, si recherebbe a visitare i lavori delle bonifiche ferraresi eseguiti dalla Società residente in Torino, e ad assistere alla inaugurazione del nuovo taglio del Po di Volano, che la Società stessa ha compiuto per rettificare il vizioso giro del Campello ed abbreviare alla navigazione la distanza da 7 ad 8 chilometri fra Codigoro ed il mare.

Il detto taglio ha la lunghezza di 2600 m., e sul fondo la larghezza di m. 16.50; ed è fiancheggiato da due alti e robusti argini, lavoro pel quale la Società delle bonifiche ferraresi incontrò la spesa di circa mezzo milione di lire.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Romane.** — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il seguente Decreto Reale, in data 6 mese stesso, controfirmato dal ministro Seismit Doda:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, n. 2570 e num. 2838, 30 giugno 1876, n. 3202 (serie 2ª), e l'articolo 13 della legge 18 luglio 1878, n. 4465;

Veduti i precedenti Reali Decreti, di cui l'ultimo in data 24 dicembre 1877, n. 4240, coi quali venne iscritta una complessiva rendita di L. 9,116,235, in aumento al Consolidate 5 per cento, in cambio di n. 607,749 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che vennero successivamente presentate alla conversione, alle condizioni volute dalle sovraindicate leggi, altre n. 18,801 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 282,060, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale quantità di rendita consolidata 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1875; e che tale rendita, per il disposto dell'art. 2 del Reale Decreto 8 giugno 1873, n. 1392 (serie 2ª), devesi inscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico in aumento al Consolidato 5 per cento, con decorrenza dal 1° gennaio 1879, provvedendosi con Buoni a parte al soddisfacimento dei semestri di rendita arretrati;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, incaricato interinalmente del Ministero del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministero del tesoro altre numero 18,804 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, statele presentate per la conversione in rendita consolidata 5 per cento, per la complessiva rendita di L. 282,060, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

*Art.* 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, la corrispondente annua rendita di L. 282,060, con decorrenza dal 1° gennaio 1879.

*Art.* 3. Il fondo stanziato dal capitolo 103 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1878 sarà aumentato di L. 1,128,240, per i semestri al 1° luglio 1875 e 1° gennaio e 1° luglio degli anni 1876, 1877, 1878 e 1° gennaio 1879, sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

**Ferrovie Sarde.** — La *Gazz. Uff.* del 24 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data del 6 mese stesso, controfirmato dal Ministro delle finanze:

Visto l'art. 15 della Convenzione stipulata tra il Governo e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, ed approvata con la legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª), in forza del quale la nominata Compagnia ha facoltà di emettere Obbligazioni 3 0[0, del valore nominale di L. 500 ciascuna, ammortizzabili entro il termine della concessione, per raccogliere il capitale necessario a costruire la linea ferroviaria da Oristano per Macomer all'attuale Stazione di Ozieri e da questa Stazione a Terranova;

Visto l'art. 20 della citata Convenzione, in virtù del quale il Governo assume, verso i portatori delle suddette Obbligazioni, la garanzia del servizio degli interessi e dell'ammortizzazione del capitale, il cui pagamento deve farsi alle singole scadenze, a cura del Governo, per conto ed a spese della Compagnia;

Visti i nuovi statuti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, approvati col nostro Decreto del 23 gennaio 1878, n. MDCCLXXIX (serie 2ª);

Vista la domanda presentata dal Consiglio di amministrazione della Compagnia medesima per l'approvazione della creazione e stampa di 160,000 Obbligazioni, ritenute bastevoli a procurare il capitale occorrente per le spese di costruzione delle linee succitate;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, Ministro *ad interim* del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Il numero delle Obbligazioni del valore di L. 500, portanti l'interesse annuale del 3 0[0, che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde è autorizzata ad emettere, a tenore dell'art. 15 della Convenzione, approvata con la legge 20 giugno 1877, n. 3910 (serie 2ª), sarà di 160,000; esse saranno al portatore e rimborsabili alla pari, per estrazione a sorte, nel termine di 95 anni, a decorrere dal marzo 1881.

Il pagamento delle relative cedole semestrali scadenti al primo *aprile* e primo *ottobre* di ogni anno, e del capitale delle Obbligazioni estratte, sarà fatto nel Regno a cura del Tesoro dello Stato e per conto ed a spese della Compagnia.

*Art.* 2. Il nostro Ministro delle finanze, Ministro *ad interim* del tesoro, vidimerà, d'ordine nostro, il tipo delle Obbligazioni di cui all'articolo precedente, ed il piano d'ammortamento, che dovrà essere riportato a tergo delle Obbligazioni medesime.

Con decreto dello stesso Ministro saranno designati i funzionarii del Ministero del tesoro, che dovranno sottoscrivere le Obbligazioni anzidette a termini dell'art. 21 della Convenzione approvata colla legge 20 giugno 1877, n. 3910.

Le Obbligazioni suddette saranno depositate nelle Casse dello Stato, e saranno alienate, a misura dei bisogni, nei 6 anni previsti dall'art. 14 della stessa Convenzione per la costruzione delle linee ferroviarie concesse.

**Ferrovie in Sicilia.** — Scrivono da Palermo al *Diritto*, che quella Giunta comunale, informata del voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici sul progetto della ferrovia di Vallelunga, prese il 14 corrente una deliberazione, allo scopo di esprimere sensi di ringraziamento al Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, e al Prefetto della Provincia, comm. Corte, per la sollecitudine ed interesse da loro dimostrati nella importante questione.

— L'on. Prefetto della provincia ha poi partecipato alla Giunta municipale il seguente telegramma del ministro Baccarini:

« Roma, 15 agosto 1878.

« *Egregio sig. Prefetto,*

« Il telegramma della S. V. Ill.ma, che mi partecipava l'atto cortese di cotesta onorevole Giunta, ha impressionato assai gratamente l'animo mio. Pregola pertanto di rendere alla Giunta medesima le maggiori mie azioni di grazie, significandole inoltre che io non porrò tempo in mezzo all'intraprendimento dei lavori della nuova linea, se non quello strettissimamente necessario al compimento degli atti amministrativi.

« Ed ella mi creda, coll'usata stima,

« *Dev.mo* BACCARINI ».

— La *Riforma* del 21 aggiunge:

Possiamo confermare che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha telegrafato agli appaltatori dei primi due tronchi per Vallelunga, perchè vengano in Roma, onde tutto si metta in ordine per dar subito principio ai lavori. Gli appaltatori dovranno accettare alcune modificazioni per tre chilometri riguardo al primo tronco, e tutte le altre modificazioni approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, riguardo al secondo. Essi sembrano disposti ad accettare le proposte del Governo, avendo già una gran quantità di materiale in pronto.

Saranno dati presto gli appalti per il terzo tronco.

Il Governo ha ordinato intanto al prefetto della provincia di Palermo di procedere subito alle necessarie espropriazioni.

L'on. Baccarini crede che in tre anni potranno esser finiti i lavori per la linea Vallelunga, se si eccettua la grande galleria, che avrà bisogno di maggior tempo. Però, mercè un trasbordo di poche ore, la linea Palermo-Catania potrà dirsi in esercizio di qua a tre anni.

— Infine, lo *Statuto* di Palermo dice essere informato, che il sig Lescanne-Perdoux, subconcessionario della ferrovia Palermo-Trapani, ha partecipato alla Deputazione del Consorzio di avere già conchiusa un'operazione finanziaria con una delle primarie Case bancarie di Parigi, che lo mette nella condizione di eseguire le sue obbligazioni, e quindi saranno prestissimo attivati i lavori.

**Ferrovie Parma-Brescia e Brescia-Iseo** — La *Gazz. Uff.* del 26 corr. ha pubblicato il seguente decreto del Ministro dei lavori pubblici, in data 10 maggio a. c.

Veduto l'art. 3 del Capitolato annesso alla Convenzione 15 giugno 1876, approvata colla legge del 9 luglio detto anno, n. 3231 (serie 2ª), per la concessione delle due ferrovie da Parma a Brescia e da Brescia ad Isèo;

Ritenuto che il termine di un mese, stabilito pel deposito della cauzione definitiva dalle combinate disposizioni degli articoli 2 e 3 del Capitolato predetto, cominciò a decorrere dal 26 settembre 1876, come dalla relativa partecipazione ufficiale fatta ai concessionarii;

Ritenuto che, pel fatto solo del mancato deposito della cauzione definitiva, sono i concessionarii caduti nelle condizioni previste dal ripetuto art. 3 del Capitolato circa la rinuncia alla concessione e la perdita della cauzione preliminare, senza bisogno di costituzione in mora o di provvedimento dell'Autorità giudiziaria,

Decreta:

Il deposito di L. 6665 di rendita, rappresentato da n.o 65 cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato, a titolo di cauzione provvisoria per la concessione delle due ferrovie da Parma a Brescia e da Brescia a Isèo, rimane devoluto allo Stato, assieme alle rate semestrali d'interessi non riscosse.

La detta somma di L. 6665 di rendita sarà trasferita a favore del Tesoro dello Stato, a cura dell'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti, che rimane a ciò specialmente autorizzata.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — In relazione a quanto già annunciammo, essendo stati riparati anche i guasti al ponte Sansobbia, fra Albissola e Savona, il servizio, tanto a grande che a piccola velocità, su tutta la linea Genova-Ventimiglia, a partire dal giorno 25 corr., venne riattivato completamente.

**Commissione d'inchiesta.** — La *Gazz. Uff.* del 26 corr. ha pubblicato il seguente invito alla stampa italiana, sottoscritto dall'on. Genala:

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate italiane, nell'intento di raccogliere la maggiore copia possibile di fatti, di notizie e di opinioni concernenti l'esercizio delle ferrovie, rivolge vive preghiere alle Direzioni dei giornali italiani acciocchè vogliano mandare alla Commissione stessa in Roma quei numeri dei loro giornali, che contengono cose relative alla questione ferroviaria. (*Vedi la nostra Corrispondenza da Roma*).

**Convenzioni ferroviarie.** — Leggesi nella *Nazione* del 25:

Qualche giornale di Roma ha sparso la voce che il comm. Balduino, a nome del gruppo della progettata Società Mediterranea delle Ferrovie, domandi un'indennità al Governo per la tardanza a restituire la cauzione di 20 milioni, già depositata firmando le Convenzioni Depretis. Questa notizia è priva di fondamento; ed assurda poi è la ragione che si dà della supposta domanda di indennità, cioè che la rendita depositata scapiti di prezzo, mentre invece questo prezzo plateale è assai cresciuto dall'epoca del deposito fatto.

Il vero si è che esiste solo una domanda presentata dal comm. Balduino, a nome suo e del suddetto gruppo di capitalisti, per l'immediato svincolo e per la immediata restituzione della cauzione suddetta, fondandosi sul motivo di fatto, che le Convenzioni, per le quali la cauzione fu data, appariscono dal Governo messe in disparte e rese illusorie, e che già trascorse qualche termine in esse fissato. Ed è pure vero che finora il Ministero non ha corrisposto a tale domanda reiteratamente presentata. (V. *nostra Corrispondenza da Roma*).

**Riduzioni di tariffa.** — Ad Arezzo, dal 22 al 30 settembre avrà luogo un'esposizione di macchine e di strumenti agrarii promossa dal locale Comizio agrario col concorso del Governo. A tale oggetto, e per meglio facilitare il concorso degli espositori, le Strade ferrate del Regno hanno stabilito di concedere la riduzione delle tariffe per i trasporti degli oggetti, e quella del 30 0[0] per i biglietti degli espositori e loro incaricati.

**Tramway di Firenze.** — Scrivono da Firenze, 21, alla *Gazzetta d'Italia*:

Dalla piazza di Peretola verso Petriolo sono già compiuti 250 metri di binario per il *tramway*. I lavori non potrebbero procedere con maggiore alacrità. Il cantiere principale è a Brozzi, dove trovasi già depositato quasi tutto il materiale e il legname necessario all'impresa. All'officina Destraux, al ponte alle Mosse, sono già in costruzione e quasi compiuti 12 carrozzoni comodi, eleganti e leggieri, proprio come quelli che ci manda il Belgio. Gran quantità di rotaie è in viaggio dall'Inghilterra, e giungerà, al più presto, in Firenze. L'Impresa crede di aver compiuto per il primo di ottobre il tratto da Firenze a San Piero a Ponti, Chiolo, e di poterlo inaugurare ed aprire al pubblico.

**Tramway Milano-Saronno-Tradate** — A Tradate ebbe luogo domenica l'inaugurazione del *tramway*, che da Saronno si spinse fino a quel ridente altipiano.

Gli inviti erano stati distribuiti con liberale profusione alle Autorità di Milano, di Varese, di Como, ed alla Stampa che vi era largamente rappresentata.

Due treni partirono da Milano destinati al trasporto degli invitati: uno alle 5 ant. e l'altro alle 7.

Il treno, che da Saronno doveva percorrere la nuova linea, si componeva di quattro elegantissimi carrozzoni, trainati da due macchine, e da un carrozzone supplementare trainato da due cavalli, nel quale prese posto la banda di Saronno.

La fu una vera marcia trionfale da Saronno a Tradate; e così al ritorno.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Nella seduta serale del 19 corr., al Consiglio degli Stati venne chiusa la discussione generale sulla questione della sovvenzione pel Gottardo (a cui accennammo nel precedente numero), quindi, con 31 voti contro 9 per appello nominale, si decise di entrare in materia sulla base delle decisioni del Consiglio nazionale, cioè sul compromesso.

— Nella seduta del 20, dopo avere ratificato senza discussione la Convenzione supplementare di Berna, si passò alla discussione del secondo decreto federale relativo alla sovvenzione del Gottardo, che venne approvato con lievi modificazioni di forma.

La Commissione propose poi il seguente art. 5 *a*):

« Il Consiglio federale è incaricato dell'esecuzione della presente legge ».

Questa proposta, venne adottata, e quindi il titolo della deliberazione recherà la parola *legge*, invece di *decreto*. — Anche l'art. 5 *b*) fu adottato senza discussione.

Finalmente, il complesso della legge venne votato, per appello nominale, da 35 *sì*, con quattro astensioni.

— Nella seduta del 22, il Consiglio Nazionale aderì poi a tutte le modificazioni di redazione alla legge introdotte dal Consiglio degli Stati, sopprimendone però i due postulati aggiunti; e dopo aver deciso di passare ad una nuova votazione sul complesso del primo decreto e della legge, vennero questi adottati con 81 voti fav. e 13 cont.

— Venne quindi fissato al 22 novembre p. v. il termine pel *referendum* sulla suddetta legge.

Come è noto, la Costituzione svizzera ammette che le decisioni delle Camere possano venire annullate mediante un plebiscito (*referendum*), al quale si fa luogo ogni qual volta esso vien domandato, per una determinata questione, da 30,000 cittadini, oppure da otto Governi cantonali.

Sembra ora che gli avversarii del progetto governativo facciano grandi sforzi per riunire le 30,000 firme, ovvero per indurre il numero prescritto dei Governi cantonali a domandare il *referendum*.

Il corrispondente da Berna della *Gazzetta d'Augusta* è però di avviso che le splendide votazioni dei due rami del Parlamento (Consiglio Nazionale e Consiglio degli Stati) eserciteranno grande influenza sul paese, e che il *referendum*, o non si farà, o non darà risultati contrari all'adottato progetto.

— I deputati zurigani al Consiglio nazionale hanno inoltrato al Gran Consiglio di Zurigo la seguente mozione: « Il Gran Consiglio costituisce nella sua più prossima seduta una Commissione di nove membri, coll'incarico alla stessa di esaminare, appena sia presentato, l'atteso progetto del Governo concernente una nuova sovvenzione al Gottardo, e quindi fare al Gran Consiglio il più sollecitamente delle proposte. Subito dopo ricevuto il rapporto, sarà convocata una sessione straordinaria ».

Il Gran Consiglio, nella sua seduta del 19 corr., dopo aver accettata la mozione dei membri zurigani al Consiglio nazionale, ha costituito la Commissione ivi prevista.

— Mercoledì scorso, 21 corr., si radunarono in Berna i rappresentanti dei Cantoni interessati alla ferrovia del Gottardo, onde discorrere preliminarmente sulla questione della nuova ripartizione della quota di sovvenzione al Gottardo (2 milioni) loro spettante. Il consigliere federale Heer presentò un progetto preventivo di ripartizione, a tenore del quale i Cantoni di Zugo e del Ticino sarebbero sollevati da un'ulteriore prestazione. Il delegato di Lucerna, al qual Cantone, secondo l'accennato progetto, sarebbe toccato un nuovo sussidio di fr. 50,000, dichiarò di rifiutare qualunque ulteriore prestazione. Allora il capo del Dipartimento delle ferrovie venne incaricato di elaborare un nuovo progetto di ripartizione e di convocare una nuova conferenza dei Cantoni gottardisti.

— Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di luglio 1877 era il seguente:

| | | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | giugno | luglio | giugno | luglio |
| Galleria di direzione | m. | 229 | 260.6 | 10721.6 | 10982.2 |
| Allargam. della stessa | » | 123 7 | 162.4 | 9687.8 | 9850.2 |
| Calotta | » | 364.8 | 175.2 | 7520 2 | 7695.4 |
| Strozzo | » | 141.8 | 153.9 | 5844.3 | 6098.2 |
| Vôlta | » | 333.8 | 363.4 | 7660.4 | 8023.8 |
| Piedritti | » | 162.6 | 129.2 | 5581.2 | 5710.4 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 88.2 | 62 | 4609 | 4671 |

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti

| | | in più | in meno |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | — | 381.8 |
| Allargamento della stessa | » | 347.4 | — |
| Calotta | » | — | 1860.6 |
| Strozzo | » | — | 2179.8 |
| Vôlta | » | — | 730.2 |
| Piedritti | » | — | 2523.8 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | — | 3215 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 23.30, dal lato di Airolo m. 38 40; in totale m. 61.70, cioè in media giornaliera m. 8 80.

**Ferrovie svizzere.** — Nel primo semestre del corrente anno i prodotti delle 21 ferrovie principali svizzere, ammontarono a fr. 27,841,049, cioè fr. 11,378 per chilometro; mentre nel 1877, per lo stesso periodo, sono stati di fr. 28,973,673, cioè fr. 12,589 per chilometro; quindi in quest'anno si ha una diminuzione di fr. 1,132,624.

Durante lo stesso periodo, i prodotti delle sei ferrovie spe-

ciali furono fr. 471,274, mentre lo scorso anno non ammontarono che a fr. 459,308, cioè in più fr. 11,966 nel corr.

**Ferrovie francesi.** — Il Consiglio municipale di Parigi, in una delle sue ultime sedute, ebbe comunicazione di una recente decisione del Ministro dei lavori pubblici intorno alle ferrovie progettate in Parigi, e secondo la quale la ferrovia Metropolitana dev'esser considerata come d'interesse generale. Per conseguenza, spetterebbe soltanto allo Stato di fissarne il tracciato, e di provvedere alle disposizioni relative, così alla concessione, come alla costruzione della detta ferrovia.

Con tale decisione, il Ministro dichiara inoltre, che il carattere d'interesse generale dev'essere egualmente attribuito a qualunque ferrovia costrutta nell'interno di Parigi e che oltrepassi la cinta fortificata, sia direttamente, sia per allacciamento con una grande linea.

Non si potrà, del resto, statuire sul carattere di una linea d'interesse locale, se non, in ogni singolo caso, sulla proposta concreta del Consiglio generale o del Consiglio municipale.

— L'8 corr., ebbe luogo la inaugurazione ufficiale della nuova ferrovia, a trazione con macchine fisse, da Lione ai Minimi (Fourvières) ed a Saint-Just.

**Ferrovie tedesche.** — Leggesi nel *Paris-Bourse*:

L'ardita politica ferroviaria inaugurata in Francia dal ministro Freycinet pare che trovi imitatori anche tra gli economisti tedeschi. Il sig. Schwabe, la cui autorità in materia di ferrovie è a tutti nota, è d'avviso che sia utile estendere la rete tedesca, e propone di costruire 6,339 chil. al prezzo di 26 milioni di fr., di cui 9 a carico del Governo e 17 a carico delle Provincie. Egli domanda allo Stato di accordare a queste una sovvenzione del 20 0[0].

La parte finanziaria di questo progetto, secondo l'opinione del suo autore, non può incontrare alcuna difficoltà, venendo le spese ripartite entro un periodo di 10 anni. Lo scopo di codesti 6,339 chil. di nuove ferrovie sarebbe quello di congiungere alle grandi linee più di mille città tedesche, che ora mancano di qualunque comunicazione ferroviaria.

**Ferrovie ungheresi.** — Dalle statistiche ufficiali rilevasi che la ferrovia del Nord dello Stato aveva, al 31 dicembre 1877, una lunghezza di 784 chil., compresa la ferrovia industriale di Goemoer, ma esclusa la linea Grau-Bresnitz-Schemnitz. I prodotti nell'anno ammontarono a fior. 6,434,520, e le spese a fior. 3,792,700, ossia il 59 0[0] dei prodotti. Il prodotto netto si ridusse quindi a fiorini 2,641,810, ossia fior. 3,370 al chil. Quanto alla rete del Sud, essa diede un prodotto di fior. 791,700; le spese salirono a fior. 918,150; si ebbe dunque un *deficit* di fiorini 126,450.

Riassumendo, le linee del Nord presentarono, durante l'ultimo periodo di 4 anni, un aumento medio di prodotti di fior. 600,000 all'anno; mentre la vitalità delle linee del Sud continua ad essere assai contestabile.

**Ferrovie turche.** — Il Governo imperiale ha concesso ad una Compagnia inglese la costruzione di una ferrovia tra Giaffa e Gerusalemme.

Un'altra Compagnia inglese, alla cui testa trovansi i principali personaggi dell'Inghilterra, sta per ottenere la concessione d'una ferrovia da Heidar-Pacha a Bagdad, con diramazioni a Yuzgat ed Angora. Un altro tronco congiungerebbe Alessandretta e Tokat alla rete principale della Mesopotamia.

**Ferrovie spagnuole** — L'11 corrente, il Governo ha definitivamente collaudato la ferrovia economica da Silla a Cullera. La velocità del treno di prova fu di 20 chilometri all'ora. L'apertura all'esercizio seguirà tra breve.

— Un giornale di Malaga annunzia l'acquisto, per parte della Casa Rothschild, della linea da Cordova a Malaga. Ma il *Monit. des Intér. matér.* trova tale notizia inverosimile, e crede che quel giornale abbia confuso l'acquirente col gruppo della Banca di Parigi, possessore delle ferrovie dette Andalusiane.

**Ferrovie in America.** — La legislatura dell'isola di Terra-Nuova ha votato un sussidio annuo di 120,000 dollari (600,000 fr.), concessioni assai larghe di terreni, e facilitazioni d'ogni maniera a chi intraprenderà la costruzione di una ferrovia dalla baia di S. Giorgio a quella di S. Giovanni. Questa linea progettata percorre territorii boschivi e di grande ricchezza, ed attraversa forti giacimenti di rame, di ferro, di carbone, di niekel e di piombo tuttora inesplorati. Inoltre essa avrebbe il vantaggio di sopprimere i mille miglia più pericolosi del tragitto fra New-York e la Gran Bettagna, quello da Nuova York al Capo Race. Si abbrevierebbe grandemente la durata del viaggio, e senza dubbio si attiverebbe il servizio dei bagagli e dei viaggiatori, che traversano l'isola per terra in tutta la sua lunghezza. Specialmente fra Liverpool e Toronto la strada resterebbe diminuita di un buon terzo.

**Disastro in America.** — Il gran treno espresso del Sud-West, che partiva da Nuova York alle 8 ant. del 7 agosto corr, dalla stazione Pennsylvania, dopo aver passato Pittsburg, il fiume Ohio e Steubenville, correva colla velocità di 40 miglia all'ora, allorquando nel girare sopra una curva che cinge il colle di Mingo Junction, il macchinista non s'accorse che cento braccia più innanzi correva pella stessa rotaia un treno merci a tutto vapore. Al primo urto entrambe le macchine furono rovesciate; nell'impeto, si accatastarono l'una sull'altra tra lo stridore terribile prodotto dal frangersi delle ruote, dall'urlo del vapore, e lo scroscio dei vagoni, precipitando insieme ad una distanza di 40 piedi. Dodici persone vi lasciarono la vita, altre quaranta restarono più o meno seriamente malconce.

**Ferrovie indiane.** — La *Gazzetta di Rangun* reca la notizia, che due ingegneri inglesi sono andati a Mandalay, capitale del re di Burma, per combinare una ferrovia esperimentale, della lunghezza di circa 8 miglia inglesi, da Mandalay verso Bhamo, città commerciale sulla strada che conduce nel Yunnan, provincia occidentale della China. Dicesi che un altro progetto, italiano, di una ferrovia per il Burma superiore non sia stato aggradito dal re.

## Notizie Diverse

**Strade comunali obbligatorie.** — Leggesi nel *Diritto*:

Oggi (22) alle ore 3 pom. si è riunita al Ministero dei lavori pubblici la Commissione istituita per esaminare se e quali modificazioni possa essere opportuno d'introdurre nella legge e nelle disposizioni regolamentari che concernono la costruzione delle strade comunali obbligatorie.

Erano presenti i signori deputati:

Grimaldi, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, presidente — Molfino — Lugli — Toaldi — Grossi — Simonelli — Torrigiani.

Assenti per diversi motivi:

De Manzoni — Incagnoli — Salaris — Tumminelli-Conti.

L'on. Ministro ha ringraziato gli intervenuti del tratto di amicizia usatogli col sacrificare i loro agi, aggiungendo non essersi peritato d'invitarli a recarsi presso di lui in così calda stagione a fine di non perdere un tempo soverchio prima di avviare gli studii, pei quali aveva preso impegno davanti al Parlamento, e salvo alla Commissione di regolarli e distribuirli nella maniera che meno riesca incomoda ai singoli membri che la compongono.

Ritiratosi il Ministro, la Commissione ha deliberato che il Ministero le fornisca un sunto di tutti i reclami, nei quali si tratta di questioni di massima, e che ciascuno dei membri faccia pervenire le sue osservazioni e proposte entro il 20 settembre prossimo al presidente, il quale riconvocherà poi la Commissione.

— Il 23, al tocco, la suddetta Commissione tenne la seconda sua adunanza.

Erano presenti, oltre all'onorevole Grimaldi, presidente della Commissione stessa, tutti i membri già intervenuti nella prima seduta.

La discussione doveva svolgersi sullo stabilire i principii generali che dovranno regolare le operazioni e le proposte da farsi dai singoli membri della Commissione stessa.

La Commissione ha discusso i criterii dell'obbligatorietà del sussidio provinciale, delle prestazioni in natura, e della costituzione del fondo speciale.

Ma si è limitata ad uno scambio di idee sul proposito, riservando le proprie deliberazioni dopo più maturi studii da farsi da ciascun componente la Commissione prima del 20 settembre prossimo venturo.

**Il varo dell'Umberto I.** — Nel *Corriere Mercantile* di Genova, del 21 corrente, si legge:

Come ci annunziava un dispaccio, dal cantiere navale dei signori A. Mac Millan e Figlio, a Dumbarton (Clyde), fu felicemente varato, al 15 corrente agosto, il vapore ad elice italiano *Umberto I*, costrutto per conto dei signori Rocco Piaggio e Figlio, di Genova.

A questo proposito, il *Lennox-Herald*, del 17 corr., reca i seguenti ragguagli:

Sul pomeriggio di giovedì scorso, i signori A. M' Millan e figlio vararono questa magnifica nave a vapore. La *Umberto I* è stata espressamente costrutta pel servizio postale italiano e di passeggieri fra Genova e il Rio della Plata, della ditta signori Rocco Piaggio e figlio di Genova.

Le dimensioni del bastimento sono: massima lunghezza metri 114; larghezza m. 11.60; e puntale massimo m. 10.05. Stazzatura, circa 2800 tonnellate. Vi sono 120 posti per passeggieri di prima e seconda classe. I costruttori lo stanno ora corredando degli apparecchi necessarii per circa 1000 emigranti.

La *Umberto I* è classificata colla marca più alta nel registro del Lyod di Londra; è costrutta con ponti di ferro e di teak, e porta una lancia di ferro a vapore ed altre 8 imbarcazioni.

Il modello ha linee svelte oltre l'usato, essendo stato espressamente costrutto per una celerità molto grande. Persone che possono giudicare competentemente, lo riguardano come uno dei più bei modelli sinora prodotti sul Clyde;

Al di sopra del tagliamare è collocato il busto del Re d'Italia, ricavato da una fotografia; e gli armatori hanno avuto l'onore di ottenere il permesso da S. M. per dare il suo nome alla nave.

L'*Umberto I* è il bastimento più grande e di maggior forza fra quelli che appartengono alla Marina mercantile italiana; e così i costruttori hanno avuto quest'anno il doppio onore di fabbricare i due vapori più grandi, appartenenti a due nazioni europee, essendo l'altro la *Reina Mercedes*, che fu varato dal medesimo scalo poco più di quattro mesi e mezzo fa.

La *Umberto I* verrà fornita di macchine a doppio cilindro, della forza nominale di 600 cavalli vapore, dai signori J. e J. Thomson, di Glascow; le macchine vengono dotate di tutti i più recenti e più perfetti miglioramenti, sia per la forza, che per l'economia.

**Servizio postale.** — La Direzione generale delle poste, avendo avuto occasione di verificare come dalle buste colorite nei margini o listate in nero si possa facilmente estrarre il contenuto mediante un taglio lungo i margini stessi, ha determinato di escludere l'uso di tali buste per la trasmissione di pieghi assicurati a destinazione dei paesi esteri.

Gli Uffici postali dovranno, per conseguenza, rifiutarsi di accettare lettere assicurate per l'estero, quando siano chiuse entro buste coi margini colorati; quei funzionarii i quali trascurassero l'osservanza di siffatta prescrizione, saranno in proprio tenuti responsabili di ogni eventuale conseguenza.

**Servizio telegrafico.** — La Direzione generale dei telegrafi ha resa obbligatoria anche per le ausiliarie, la istruzione teorico-pratica del sistema Hughes, ogni qual volta un'ausiliaria serva per più di sei mesi in una Sezione femminile, dove l'apparato telegrafico Hughes sia posto in attività.

Le ausiliarie adunque, le quali non siano state dispensate dallo studio della Hughes per comprovati difetti fisici, sono in obbligo di istruirsi in quel sistema, la cui ignoranza costituirà per le ausiliarie una cattiva nota, venendo assolutamente escluse dai punti di merito e dalle gratificazioni.

**Prodotti telegrafici.** — Durante il primo trimestre 1878, la corrispondenza telegrafica negli Ufficii governativi del Regno, non tenendo calcolo dei telegrammi in semplice transito e ripetuti, ascese a num. 2,566,687, cioè telegrammi spediti num. 1,160,401 e telegrammi ricevuti num. 1,406,286.

Per l'indicato numero di telegrammi spediti e ricevuti, il provento utile dell'Erario è stato, durante il trimestre, di L. 1,865,095.68; e poichè nello stesso periodo di tempo nell'anno 1877 i proventi non erano stati che di L. 1,689,334.73, così verificossi nel primo trimestre 1878 una maggiore entrata di L. 175,760.95.

**Ufficii telegrafici.** — Il 16 corr. in Formigine (provincia di Modena), il 18 in Spinoso (prov. di Potenza), il 19 in S. Michele di Ganzaria (prov. di Catania), il 22 in Belgirate (prov. di Novara), ed il 23 in Rometta (prov. di Messina), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafo tra la Corsica e la Francia.** — Il *Journal de la Corse* annuncia che il filo telegrafico diretto collegante la Corsica al continente francese è stato lanciato in questi ultimi giorni tra Antibo e Saint-Florent. L'operazione è riuscita perfettamente; ed appena i lavori d'installazione saranno compiuti, il che non può tardare, il filo sarà dato alla telegrafia privata.

**Fonografo.** — Il signor Nigra, rappresentante per l'Italia del prof. Edison, ha deciso di protrarre di qualche giorno la sua partenza dalla nostra città, affine di esperimentare dinanzi al pubblico torinese diverse nuovissime invenzioni dello stesso prof. Edison.

Tali sono il *microfono*, il *microtelefono*, il *telefono perfezionato*, e forse, ove giungano in tempo, il *megafono*, la *sonda microfonica* ed il *microfono steloscopio*, che sono già in viaggio. Oltre a ciò, continuano gli interessanti esperimenti del fonografo e della penna elettrica.

**Macchina stenografica Michela.** — Gli esperimenti di questa macchina presso l'Istituto Stampa in Milano ed altrove, diedero in questi giorni i più soddisfacenti risultati. Ecco quanto ne scrive il sig. Lacroix nei suoi *Studii sulla Esposizione del* 1878:

« Non si tratta che di una duplice tastiera, composta di una ventina di tasti, divisa come il pianoforte. Via via che si parla, lo stenografo appoggia il dito sopra questo o quel tasto, e ciascuna parola, ciascuna sillaba, sono istantaneamente riprodotte foneticamente, con dei segni di convenzione su di una lista di carta uguale a quella del telegrafo di Morse.

« Il Michela ha classificato tutti i suoni che possono uscire dalla laringe umana. Nessuno d'essi gli è sfuggito, per cui tutte le lingue possono essere riprodotte dalla sua macchina. Essa ha il vantaggio d'essere alla portata di tutti. Il prezzo è minimo; il trasporto comodissimo, poichè si può metterla in un sacco da viaggio; il modo di usarne facilissimo. In quindici minuti, il primo capitato può scrivere il discorso d'un oratore, senza perdere una parola, senza dimenticare una sillaba. L'uomo parla, la macchina scrive.

« La macchina stenografica Michela comincierà ad entrare nelle Assemblee legislative, e finirà per essere adottata nelle scuole, allo scopo di agevolare il còmpito, tanto de' maestri, quanto degli scolari ».

**Nomina** — L'*Osservatore Romano* annuncia che il comm. Francesco prof. Fontana (consigliere provinciale di Roma) è

stato nominato, con biglietto del cardinale Prefetto dei Palazzi Apostolici, architetto del Vaticano, con le attribuzioni stabilite dal *motu-proprio* del Papa Gregorio XVI.

**Congresso degli economisti tedeschi.** — Dal 2 al 5 del prossimo settembre, si radunerà in Posen il Congresso degli economisti tedeschi. L'ordine del giorno si compone de' seguenti argomenti: 1° I diritti differenziali e le clausole della nazione più favorita. Relatori: Broemel, Kübeck, Hertzka — 2° Il miglior mezzo di fare un'inchiesta in materia economica. Relatori: Mayer, Braun. — 3° La questione delle tariffe delle strade ferrate. Relatori: Erus, Sax. — 4° L'imposta sul tabacco e il monopolio del tabacco. Relatori: Barth, Philippson, Zwicker.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana furono poco ricordati i valori ferroviarii, e anche meno trattati. Le Azioni della Società delle Meridionali si quotarono a 341 e 342; le Obbligazioni a 254.25 e 254.50 contanti; stazionarii i Boni a 570.50.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 254.50; quelle della serie B, sul 251.50.

Le Pontebbane segnate col prezzo di 387.50. — L'Alta Italia con quello di 263.50. — Le Vittorio Emanuele prezzate a 268 e 270.

A Parigi, le Lombarde con poca fortuna oscillarono tra il 165 al 162; le Obbligazioni relative tra il 242 al 241. — Le Vittorio Emanuele tra il 249 al 246. — Le Azioni Ferrovie Romane a 72, 74 e 73; le Obbligazioni a 266 e 270.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Barletta** — 40ª estrazione del 20 agosto 1878.

*Obbligazioni rimborsabili in L. 100 cadauna:*

Serie 1015 — dal 1 al 50.

*Obbligazioni premiate:*

| Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 4372 | 15 | 50,000 | 284 | 43 | 100 | 3097 | 20 | 100 |
| 431 | 23 | 1,000 | 388 | 45 | 100 | 3209 | 16 | 100 |
| 3720 | 22 | 500 | 432 | 10 | 100 | 3482 | 15 | 100 |
| 6637 | 7 | 500 | 620 | 20 | 100 | 3793 | 17 | 100 |
| 57 | 50 | 400 | 708 | 34 | 100 | 4579 | 38 | 100 |
| 2927 | 24 | 400 | 963 | 33 | 100 | 4595 | 35 | 100 |
| 2219 | 42 | 300 | 1867 | 27 | 100 | 4748 | 28 | 100 |
| 2891 | 16 | 300 | 2047 | 5 | 100 | 5371 | 45 | 100 |
| 3246 | 23 | 300 | 2156 | 15 | 100 | 5399 | 15 | 100 |
| 214 | 22 | 100 | 2194 | 50 | 100 | 5961 | 38 | 100 |

*(Seguono i numeri che vinsero L. 50).*

Il pagamanto dei rimborsi e premii verrà eseguito, a partire dal 20 febbraio 1879, dalla Cassa comunale di Barletta e con la trattenuta delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione.

Il Municipio si riserba di pagare i suddetti premii e rimborsi prontamente sotto sconto.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 novembre 1878 col primo premio di L. 50,000.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 settembre p. v. in Vigevano (palazzo municipale), per udire il rapporto del Consiglio di direzione, per la presentazione del rendiconto sociale 1877, colla relazione dei revisori, per la nomina dei revisori, pel 1878, e per la fissazione del 2° dividendo per l'annata 1878.

# Avvisi d'Asta

Il 2 settembre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dell'apertura e sistemazione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina per Nicosia, compreso fra Salicà e l'abitato di S. Antonio, della lunghezza di m. 5900, colla costruzione di un ponte in muratura a 13 arcate sul torrente Termini, per la presunta complessiva somma di L. 397,100. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento della strada comunale obbligatoria di Valle Argentina, per il presunto importo di L. 608,500. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva lire 30,000 in numerario o biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Firenze, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale dal Fiorentino al Modenese, compreso fra Pistoja e le Piramidi al confine modenese, della lunghezza di m. 48,758, in diminuzione della presunta annua somma di lire 19,891.97, in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° ottobre 1878 al 31 marzo 1887. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva L. 750 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Frascati, si procederà al definitivo deliberamento della costruzione della strada obbligatoria Frascati-Colonna, che dall'abitato di Frascati va alla provinciale Casilina, della lunghezza di m. 8456.90, per la complessiva somma di L. 26,174.85. Deposito interinale L. 700 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1500, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dei lavori di correzione di un tratto della strada provinciale marittima sotto Piperno, in diminuzione della somma di L. 58,055.37. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca.

— Sino al mezzodì del detto giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso per l'appalto della costruzione di un ponte sul fosso del Biedano e correzione degli adiacenti tratti della strada provinciale Aurelia, in diminuzione della somma di L. 39,920.34, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 1000 in moneta o biglietti di Banca.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale escavazione del Porto d'Anzio con materiale a vela, e manutenzione e custodia del materiale medesimo, per la presunta somma di L. 60,931.30. Deposito interinale L. 1500 in biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra il vecchio ponte sulla Dora Baltea presso Ivrea e la Cappella di S. Girolamo oltre Bard, della lunghezza di m. 22,536, per la presunta annua somma di L. 21,565. Manutenzione dal 1° ottobre 1878 a tutto marzo 1887. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 685 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Grotte S. Stefano (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada comunale obbligatoria detta del Montecalvello, della lunghezza di chil. 7.70, per la presunta somma di L. 36,307.65. Lavori da eseguire entro 14 anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem, o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tratto della strada provinciale da Partinico e la Sella di Sanamalati, della lunghezza di chil. 5.69, per il presunto importo di L. 105,200. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 3510 in fedi credito e L. 1200 in valori bancarii per spese; cauzione definitiva L. 8270 in numerario o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 372,743.30 | 257.78 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 410,968.99 | 284.21 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 38,225.69 | — 26.43 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 10,641,724.16 | 7,359.42 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 12,033,745.85 | 8,322.09 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,392,021.69 | — 962.67 |

| Rete Calabro-Sicula | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 132,335.73 | 115.38 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,127.— | 161,944.12 | 143.69 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 20.— | — 29,608.39 | — 28.31 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,13 | 3,931,170.26 | 3,435.95 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,083.14 | 3,785,983.66 | 3,495.37 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 60.99 | + 145,186.60 | — 59.42 |

## Strade Ferrate Romane

23ª Settimana — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 494,879.34 | 15,573.50 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 781,680.08 | 24,597.87 |
| Differenza ( in più . . . | 11 | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 286,800.74 | 9,024.37 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 10 giugno 1878. | 1,649 | 11,868,593.32 | 16,317.19 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 12,643,044.61 | 17,413.60 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 774,451.29 | 1,096.41 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6952 | 18,187.47 | 20639 | 25,516.15 | 43,703.62 |
| Bagagli e cani. | 162 | 365.49 | 592 | 446.82 | 812.31 |
| Merci a G.V. .. | 798 | 2.149.94 | 2613 | 2,018.74 | 4,168.68 |
| Merci a P.V. .. | 834 | 6,448.62 | 1235 | 9,360.38 | 15,809.00 |
| Introiti diversi. | » | 220.79 | » | 598.26 | 819.05 |
| Totale L. | 8746 | 27,372.31 | 24479 | 37,940.35 | 65,312.66 |

# ANNUNZI

# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, e per conto della cessata Società esercente dette Strade Ferrate, i seguenti Materiali fuori d'uso:

**Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:**

**ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc.** . . . . . . . . . . . Chilogr. **93,000** circa

**FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, arpioni, ecc.** . . . . » **4,066,000** »

**GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . . » 533,000 »**
**Ferro in tornitura e limatura, lamiera di ferro, zinco vecchio, ottone, rame, bronzo da rifondere e piombo in rottami. Quantità diverse.**

### Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO:

| | | |
|---|---|---|
| **ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto** . . . . . . . . . . . . | Chilogr. **32,000** | circa |
| **BRONZO in limatura e tornitura** . . | » **21,000** | » |
| **CERCHI di ferro** . . . . . . . . . . | » **15,000** | » |
| **CERCHI d'acciaio** . . . . . . . . . | » **32,000** | » |
| **FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti da lavoro, lamerino, gratelle ecc.** | » **208,000** | » |
| **GHISA da rifondere e in limatura e tornitura** . . . . . . . . . . | » **22,000** | » |
| **OTTONE** id. id. | » **17,000** | » |
| **RAME** id. id. | » **21,000** | » |
| **ASSI sciolti a gomito e dritti** . . . . . | » **14,000** | » |

**ZINCO, piombo e packfond da rifondere, tubi bollitori di ferro, ruote vecchie in genere, latta vecchia, cordami vecchi, legna in ritagli, pelli e cuoi in ritagli, stracci, tela cerata inservibile, vetrame rotto, crine usato e gomme elastiche. — Quantità diverse.**

---

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

L'offerta pei materiali depositati nei Magazzini della Manutenzione e dei Lavori dovrà essere separata da quella pei materiali depositati nei Magazzini della Trazione e del Materiale. Così pure i depositi di cauzione dovranno essere distinti.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **10 settembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 12 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 agosto 1878.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 22 agosto 1878, N. 197.

# STRADE FERRATE ROMANE

Ai termini della deliberazione consigliare del dì 8 stante, il dì 9 del prossimo mese di settembre, a ore 9 antimeridiane, e giorni successivi occorrendo, sarà eseguita pubblicamente in una sala del palazzo della Direzione generale, posto in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, l'estrazione a sorte delle appresso cartelle di Azioni e Obbligazioni:

N. 78 Cartelle di Azioni.
» 71 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 24 idem » B
» 239 idem » C
» 342 idem » D, ossia $D_1$
» 443 idem » $D_2$

della già Società delle *Strade Ferrate Livornesi*, il capitale delle quali sarà pagato ai possessori a incominciare dal dì 2 gennaio 1879.

N. 11 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 32 idem » B
» 34 idem » C

della già Società della *Strada Ferrata Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, le quali, a cominciare dal 2 gennaio 1879, verranno rimborsate con L. 672.52 ciascuna, delle quali L. 500 per capitale e 172.52 per premio, al netto quest'ultimo di L. 27.48 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ecc.

N. 47 Cartelle di Obbligazioni dell'Imprestito contratto dalla già Società *Lucca-Pistoia* nel 1856
» 23 Dette come sopra nel 1858
» 54 Dette delle 16,548 emesse dalla già Società delle *Strade Ferrate Livornesi* il 1° marzo 1860 per resto e saldo del prezzo d'acquisto della *Strada Ferrata Lucca-Pistoia*, le quali in ordine ai rispettivi istrumenti ed al Regio Decreto del dì 10 febbraio 1860, esser debbono rimborsate il 1° marzo 1879.

*Firenze*, 21 *agosto* 1878.

IL DIRETTORE GENERALE
G. DE MARTINO

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 23 agosto 1878, N. 198.

# STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale delle Obbligazioni infradescritte, si porta a pubblica notizia che, a cominciare dal 2 settembre p. v.:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il* 27 *e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scaduti dal 1° gennaio 1874 al 1° luglio 1878 inclusive, eseguirà pure nei *giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° settembre prossimo delle così dette *Cartelline gialle*, imprestiti 1856, 1858 e 1860.

II. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei Cuponi delle suddette Obbligazioni, si effettueranno, coll'intervento di un delegato governativo, incominciando dal dì 26 del corrente mese a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n. 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel* 10 *e* 25 *di ciascun mese, dalle* 9 *e mezzo antimeridiane alle* 3 *pomeridiane.*

III. I mandati di pagamento, che dal ragioniere capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze, piazza San Martino, *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto delegato governativo.*

IV. All'atto del pagamento sarà fatta per ciaschedun Cupone l'appresso prelevazione, cioè:

| | |
|---|---|
| — del 13,7412 0[0 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ossia . . . | L. 0.87 |
| — dell'1 0[00, più doppio decimo per tassa di circolazione . . . . . . . . . | » 0.12 |
| In tutto | L. 0.99 |
| e così saranno effettivamente pagate per ogni Cupone, al netto delle suddette tasse . . | L. 5.31 |

V. All'effetto poi che i possessori esteri di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni degli Imprestiti 1° *marzo* 1856 e 1° *marzo* 1858 *della già Società Lucca-Pistoia*, i quali avrebbero diritto di ricevere il pagamento in moneta metallica nelle due Piazze indicate sulle relative Obbligazioni, vale a dire *Francoforte s[M* e *Londra*, possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1. I possessori esteri delle Obbligazioni degli Imprestiti 1856 e 1858 trasmetteranno insieme ai Cuponi ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette due Piazze delle Obbligazioni alle quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per l'esazione, notando di esse Obbligazioni specificatamente l'emissione, la scadenza ed i numeri d'ordine;

2. I Cuponi dei detti due Imprestiti dovranno esser presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni imprestito, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro dei detti Cuponi verrà rilasciato il consueto mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale di Firenze, e quindi il ragioniere capo pel servizio dei titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo dell'aggio e delle spese d'invio, ecc., che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

*Firenze*, 23 *agosto* 1878.

**IL DIRETTORE GENERALE**
G. DE MARTINO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 4 Settembre 1878 N.° 36.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *L'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane* (Continuazione) — *Ferrovia del Gottardo. Sesto Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 (Cont.) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

### delle Ferrovie italiane

*(Continuazione — V. N. 35)*

*Art.* 5 *al* 16.

Questi articoli riguardano le modalità, secondo le quali il Ministero intende fare il provvisorio esercizio della rete.

Queste modalità tendono a sostituire l'alta direzione e sorveglianza del Governo a quella della Società affittuaria, senza toccare all'interno organismo del servizio in tutto ciò che possa perturbarne il regolare andamento, salvo quella ingerenza che è richiesta dalla responsabilità del Ministero nei riguardi della legge sulla contabilità pubblica.

Ecco, per sommi capi, quali sono coteste modalità:

L'Amministrazione della rete è posta sotto la dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, il quale vi provvede mediante un Consiglio d'amministrazione, cui sono affidate speciali attribuzioni riguardo al personale, come rispetto agli atti della gestione;

Una Cassa centrale per raccogliere tutti i proventi dell'esercizio e fare tutti i pagamenti che lo riguardano col mezzo degli stessi proventi;

Una Ragioneria centrale per tenere in continua evidenza tutti gli elementi della contabilità relativa alle riscossioni ed alle spese;

Un servizio della Corte dei conti presso la Ragioneria per esercitare il riscontro degli introiti e dei pagamenti.

Questo provvisorio ordinamento di un servizio ferroviario temporaneamente affidato al Governo trova appoggio in un fatto analogo compiutosi testè in Francia, dove per legge del 28 maggio ultimo scorso venne autorizzato il riscatto di una rete di più di 2600 chilometri di ferrovie.

Quella legge contiene il seguente articolo:

« En attendant qu'il soit statué sur les bases définitives du régime auquel seront soumis les chemins de fer, dont l'article 2 de la présente loi règle la réprise par l'État, le ministre des travaux publics assûrera l'exploitation provisoire de ces lignes à l'aide de tels moyens qu'il jugera le moins onéreux pour le Trésor ».

Munito di questi larghi poteri, il Governo francese adottò, con speciali suoi decreti, un ordinamento come quello che ci è proposto pel caso nostro.

Il concetto di un Consiglio di amministrazione, quale è indicato nell'articolo 5 del progetto di legge, posto sotto la immediata dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, per provvedere con sollecita regolarità alle giornaliere esigenze di un servizio così esteso ed importante, è sembrato alla vostra Commissione eminentemente pratico, e tale da potere soddisfare a tali esigenze e presentare ad un tempo le necessarie garanzie al Governo, sul quale cade tutta la responsabilità materiale e morale di questo servizio, a lui provvisoriamente affidato.

L'esame di questo articolo ha dato luogo alle seguenti questioni:

1° Se convenga che i membri dei due rami del Parlamento possano fare parte del Consiglio.

2° Se convenga che vi sia rappresentato l'elemento militare.

3° Quali dovranno essere i limiti delle facoltà e quindi della responsabilità dei membri del Consiglio?

Sul primo di questi tre punti, la Commissione è unanime nell'ammettere che, per considerazioni facili a comprendersi, convenga stabilire collo stesso articolo, che i membri dei due rami del Parlamento non potranno far parte del Consiglio di cui si tratta.

Quanto all'idea d'introdurre l'elemento militare nel Consiglio di amministrazione, la Commissione, mentre non disconosce la necessità di maggiori studii sul miglior modo di utilizzare le ferrovie dello Stato per la difesa del territorio nazionale, non saprebbe ammettere tale concetto, senza timore di dare alla provvisoria amministrazione, di cui si tratta, un carattere che essenzialmente non deve avere.

Rimane il 3° punto relativo ai limiti della responsabilità che s'intende attribuire ai membri del Consiglio.

Su questo punto, i pareri della Commissione sono divisi. Secondo che pensano i membri della Commissione, meno il relatore, per evitare i ritardi ed incagli che una soverchia ingerenza dell'Amministrazione dei lavori pubblici, negli atti relativi all'esercizio di cui si tratta, potrebbe cagionare nel disbrigo degli affari, il Consiglio di amministrazione, di cui all'art. 5 dello schema di legge, do-

vrebbe avere gli stessi poteri, le stesse attribuzioni che dalle Società concessionarie di ferrovie si danno ordinariamente ai loro Consigli di amministrazione.

Questo avviso è dalla Commissione appoggiato alla considerazione, che il miglior sistema da seguire sia quello di mantenere la procedura attuale, salvo al Governo il determinare i limiti entro i quali questo sistema debba essere applicato.

Ma qui si affaccia la questione dei limiti della responsabilità, che s'intende addossare ai membri componenti il Consiglio d'amministrazione.

A questo proposito, il relatore della Commissione osserva che, se nelle Società concessionarie di ferrovie le facoltà date ai loro Consigli di amministrazione sono assai larghe, importa notare che le Società esigono dai membri di quei Consigli il deposito di grosse somme o valori come garanzia; e che il Governo e il pubblico, a loro volta, trovano nel capitale delle stesse Società la garanzia cui essi hanno diritto.

Ciò non avviene nel caso che ci occupa, nel quale il Governo è il solo gerente responsabile dinnanzi al Parlamento ed al pubblico.

In questo caso, i membri del Consiglio di amministrazione non sono che semplici delegati governativi, ai quali non si potrebbe chiedere una forte cauzione, come usano fare le grandi Società concessionarie di ferrovie.

Ciò stante, è evidente che i limiti delle facoltà da attribuirsi ai membri del Consiglio di amministrazione debbano essere tali da permettere bensì il regolare e sollecito disbrigo degli affari relativi al provvisorio esercizio della rete, ma da lasciare eziandio al Ministro dei lavori pubblici quella ingerenza, che è necessaria per coprire la sua responsabilità.

Questo concetto, che al relatore della Commissione è parso accettabile, lo si scorge emergere dall'insieme delle disposizioni, che formano oggetto degli articoli 5 al 16 dello schema di legge.

Esso è pure conforme al metodo adottato dal Governo francese, come risulta dal suo decreto del 25 maggio ultimo scorso relativo alla parte finanziaria dell'esercizio provvisorio governativo, di cui nella sovraccitata legge del 18 dello stesso mese. All'art. 8 di quel decreto si legge la seguente disposizione:

« Pour les approvisionnements, les travaux, les services de correspondance, de réexpédition, de factage et de camionnage, le Conseil, *dans les limites qui lui seront tracées par un arrêté ministériel*, décide s'il y à lieu de procéder par voie d'adjudication publique ou restreinte, de traiter à l'amiable, d'exécuter les travaux en régie, ou de faire des achâts sur simple facture; il approuve *dans les limites fixées par le même arrêté* les adjudications, traités et marchés ».

Come si scorge dal tenore di questo articolo, il Governo francese ha bensì adottato il metodo di lasciare al Consiglio di amministrazione la facoltà di approvare i contratti, ma però nei limiti che, secondo i casi, gli saranno tracciati da decreti ministeriali.

Vediamo ora quali sono le disposizioni dello schema di legge su questo argomento.

Le disposizioni relative alla parte contrattuale della gestione dell'esercizio formano particolarmente oggetto degli articoli 9, 14 e 16 dello schema di legge.

Coll'art. 9 si dà al Ministro dei lavori pubblci la facoltà, di cui è cenno nell'art. 4 della legge sulla Contabilità generale dello Stato, di stipulare contratti a partiti privati, senza la forma d'incanti, per le provviste di combustibili, rotaie e relative ferramenta, traverse, locomotive, carrozze e carri; ed in genere, per quelle provviste che convenga di fare all'estero.

Il Ministro dei lavori pubblici è pure autorizzato ad applicare ai suddetti contratti il disposto del secondo alinea dell'art. 7 della suddetta legge, in forza del quale il Governo potrà fare pagamenti in conto per forniture o lavori, quando si tratti di Case o Stabilimenti industriali o commerciali di notoria solidità, presso cui non sia in usanza l'assumere l'incarico di lavori o di provviste, senza anticipazione di parte del prezzo.

Coll'art. 14 si dà al Consiglio d'amministrazione facoltà di stipulare e rendere esecutorii i contratti:

*a)* Pei servizii di presa e consegna a domicilio;

*b)* Pei servizii di facchinaggio nelle Stazioni ed altri consimili servizii;

*c)* Per affitti di terreni, caffè delle Stazioni ed altri locali;

*d)* Per concessioni di binarii di diramazione a servizio di Stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz e simili;

*e)* Per ribassi di tariffa ed altri facilitazioni di cui all'art. 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

L'approvazione delle Convenzioni per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie, o per impegnare il Governo ad eseguire l'armamento di ferrovie di proprietà dei terzi, è riservata al Ministro dei lavori pubblici.

E per ultimo, coll'art. 16 è fatta facoltà al Governo di determinare con apposito regolamento, da approvarsi per Decreto Reale, le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli Ufficii che ne dipendono.

Come si rileva dal complesso delle disposizioni degli articoli 9, 14 e 16 del progetto di legge, con esse non si attribuisce alcuna facoltà al Consiglio di amministrazione per la stipulazione dei contratti, menzionati nell'art. 9.

Sembra che il Governo siasi riservato di stabilire il limite di queste facoltà col regolamento.

Dopo avere discusso sulla questione se, attesa l'indole speciale del servizio di cui si tratta, convenga che la legge stabilisca essa stessa quali contratti il Consiglio di amministrazione sia autorizzato a fare, la Commissione, meno il relatore, deliberò di fondere in un solo articolo le disposizioni degli articoli 9 e 14 del progetto ministeriale, secondo i seguenti criterii:

*a)* Che i contratti per gli approvvigionamenti ed i lavori occorrenti per l'esercizio e la manutenzione della rete ferroviaria sieno stipulati e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione;

*b)* Che nel fare quei contratti si seguano in massima le norme finora in uso presso le Amministrazioni sociali ferroviarie italiane;

*c)* Che tali norme debbano però essere rivedute dal Governo per stabilire i limiti entro i quali le facoltà del Consiglio di amministrazione debbano essere esercitate;

*d)* Che sia fatta facoltà al Consiglio di amministrazione di stipulare e rendere esecutorii i contratti menzionati nell'art. 14 del progetto;

*e)* Che siano riservate all'approvazione del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio di Stato, le Convenzioni che fossero proposte dal Consiglio di amministrazione per assumere o continuare l'esercizio di altre ferrovie, a condizione che questi impegni non vadano al di là del termine, per cui il Governo è autorizzato ad esercitare provvisoriamente la rete.

In seguito ad un ulteriore scambio di osservazioni, la Commissione convenne di proporvi di sostituire agli art. 9 e 14 del progetto ministeriale le disposizioni seguenti, che formerebbero il testo dell'art 9:

« I contratti per gli approvvigionamenti e pei lavori occorrenti per l'esercizio e per la manutenzione della rete ferroviaria, saranno fatti e resi esecutorii dal Consiglio di amministrazione, uniformandosi alle norme sinora in uso nell'Amministrazione sociale che cessa, nei limiti che verranno prescritti dal regolamento, di cui all'art. 16.

« Il Consiglio di amministrazione, inoltre, stipulerà e renderà esecutorii i contratti:

*a)* pei servizii di presa e consegna a domicilio;

*b)* pei servizii di facchinaggio nelle Stazioni ed altri consimili servizii;

*c)* per affitti di terreni, caffè delle Stazioni ed altri locali;

*d)* per concessioni di binarii di diramazione a servizio di Stabilimenti privati, di traversate a livello, passaggi pedonali, costruzione di cavalcavia, sottovia, acquedotti, condotti per gaz, e simili;

*e)* per ribassi di tariffa ed altre facilitazioni, di cui

all'art. 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Pei contratti relativi allo esercizio ed alla manutenzione della rete, dei quali, in virtù del regolamento di cui all'art. 16, il Ministero riserva a sè l'approvazione, sono applicabili le norme degli articoli 4 e 7 della legge sulla Contabilità generale dello Stato ».

Con queste disposizioni, la Commissione crede si possa soddisfare convenientemente alle esigenze dell'indole speciale dell'esercizio di cui si tratta, senza venir meno a quelle della grave responsabilità che l'assunzione di questo esercizio provvisorio impone al Governo.

La Commissione è d'avviso che questa responsabilità possa conciliarsi con una certa libertà d'azione, lasciata al Consiglio di amministrazione per il sollecito disbrigo degli affari affidati alla immediata sua direzione, pei quali i ritardi possano riuscire nocevoli al servizio.

L'attenzione della Commissione fu pure chiamata sulla necessità di stabilire, con un'aggiunta all'art 9, che il Governo debba dare la preferenza alla industria nazionale per le provviste di cui si fa cenno nello stesso articolo, quando le condizioni offerte dalla medesima sono pari a quelle dell'industria estera, tanto per la qualità degli oggetti da provvedere, come nei riguardi del prezzo, del tempo e degli effetti utili.

Fra le provviste che il Governo dovrà fare durante l'esercizio provvisorio, merita particolare attenzione quella dei combustibili, intorno alla quale i bene intesi interessi del paese richieggono si provi in quali condizioni ed in quali limiti si potrebbero utilizzare i combustibili fossili, di cui abbondano certe parti del territorio nazionale.

La maggioranza della Commissione rivolge su questo argomento una speciale raccomandazione al Ministero, e confida che esso nulla ometterà per studiare a fondo praticamente cotesta sì importante questione, per poscia far conoscere alla Camera i risultati di siffatti studii.

Riguardo alla preferenza da darsi alla industria nazionale per i contratti relativi agli approvvigionamenti, il relatore vi propone di aggiungere all'art. 9 le seguenti disposizioni:

« Nei contratti per le provviste, di cui è cenno nei primi due comma di questo articolo, il Governo darà la preferenza alla industria nazionale, quando le condizioni dalla medesima offerte sono pari a quelle dell'industria estera ».

Colla istituzione della Cassa centrale, di cui parla l'articolo 6 del progetto di legge, non si fa che continuare a mantenere una parte dell'organismo attuale, adottato dalla Società della *Südbahn* austriaca pel biennale esercizio che ora sta per scadere.

Nell'ordinamento attuale, si è appunto una Cassa centrale che raccoglie tutti gli introiti delle Stazioni, e paga tutti i mandati che riguardano l'esercizio.

In questo ordinamento, un servizio di controllo generale e contabilità centrale abbraccia tutte le scritture relative agl'introiti, ai pagamenti ed alle operazioni d'ordine dell'Amministrazione centrale, delle costruzioni e dell'esercizio.

Tale servizio è diretto da un capo, sotto gli ordini del Direttore generale e sotto la sorveglianza di un Comitato finanziario, composto di membri del Consiglio di amministrazione della Società.

La Ragioneria centrale, di cui è cenno nell'articolo 7 dello schema di legge, corrisponde al predetto servizio di controllo generale e di contabilità centrale.

Sicchè, collo stabilire che, per l'esercizio provvisorio affidato al Governo, vi sarà una Cassa centrale ed una Ragioneria centrale, non si muta che il nome di uno dei Servizi che ora già esistono.

Ma, come conseguenza della responsabilità che il Governo assume con questo esercizio, lo stesso articolo 7 istituisce presso la Ragioneria centrale un Ufficio della Corte dei conti per esercitare il riscontro di tutti gli introiti e di tutti i pagamenti.

La Commissione accetta adunque l'organismo provvisorio proposto cogli articoli 6 e 7 dello schema di legge per i servizii di Cassa, di ragioneria e di riscontro.

Essa ha però alcune osservazioni da fare sul merito del disposto di quei due articoli.

Quale sarà la cauzione da chiedersi al Cassiere centrale? Sarà dessa stabilita in proporzione delle ingenti somme, che in quella cassa affluiscono e possono trovarvisi temporariamente riunite; oppure converrà adottare il sistema di ordinare al Cassiere centrale che versi ogni sera, presso una grande istituzione finanziaria (qual è, ad esempio, la *Cassa di risparmio di Milano*, dove ha sede la Direzione dell'esercizio), le somme disponibili contro corrisponsione di un equo interesse?

Questo sistema sembra potere garantire meglio gl'interessi del Governo e diminuire a un tempo la responsabilità del Cassiere centrale.

La Commissione lo raccomanda all'esame degli onorevoli Ministri delle finanze e tesoro e dei lavori pubblici, i quali potrebbero venire a speciali accordi colla suddetta istituzione per la custodia dei fondi provenienti dall'esercizio della rete di cui si tratta.

La Commissione non crede punto necessario di soffermarsi sulla necessità che il servizio della Ragioneria centrale e della Cassa centrale siano organizzati in modo, da permettere che ogni sera, alla chiusura delle partite, il Consiglio di amministrazione faccia conoscere telegraficamente ai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici la situazione degli introiti e delle spese e quella di cassa, quale risulta al Ragioniere centrale ed al Cassiere centrale.

Uno schiarimento occorre intorno alla disposizione del secondo alinea dell'articolo 6, colla quale si stabilisce che la Cassa, sopra mandati del Consiglio di amministrazione provvederà al pagamento degli stipendii del personale e di tutte le altre spese relative all'esercizio della rete, prendendo a norma per l'anno corrente l'ultimo bilancio sociale. La Commissione chiese all'onorevole Ministro dei lavori pubblici se per l'*ultimo bilancio sociale* intendesse alludere a quello dell'anno 1877.

L'onorevole Ministro dichiarò che il Bilancio sociale, di cui si fa cenno nell'articolo 6, non è altro che il *conto consuntivo delle spese* fatte dalla Società attuale durante il 1877, e specialmente nel 2° semestre dell'anno medesimo.

Il prendere quel documento come norma temporanea è una necessità del momento, imposta dalla mancanza di altri elementi sicuri.

La Commissione si preoccupò eziandio delle modalità più convenienti per la forma e la presentazione alla Camera del bilancio dell'azienda ferroviaria affidata temporaneamente al Governo.

Essa pensa che, trattandosi di una gestione provvisoria, non sia il caso di introdurre nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici la parte risguardante l'esercizio della rete di cui si tratta, e che si ottemperi parimenti alle prescrizioni della legge sulla Contabilità generale dello Stato collo stabilire:

che per l'anno 1879 sarà allegato allo stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici il bilancio degli introiti e delle spese relative all'esercizio di queste ferrovie, dal qual bilancio risulti il presunto reddito netto dell'esercizio medesimo:

che nel bilancio dell'entrata dello stesso anno sarà stanziato questo presunto reddito netto.

Noi vi proponiamo, pertanto, di sopprimere il terzo comma dell'articolo 6 e di surrogarlo con queste disposizioni.

Accettando la istituzione di un Ufficio della Corte dei conti per esercitare il riscontro preventivo degli introiti e dei pagamenti presso la Ragioneria centrale, di cui è cenno nell'articolo 7, la Commissione si è chiesto quali saranno propriamente le operazioni da eseguirsi da questo Ufficio. Dovrà l'Ufficio verificare se gli introiti e le spese siano conformi a ciò che gli agenti contabili, addetti a questo Servizio, sono autorizzati a fare?

Oppure intendesi che l'Ufficio si limiti soltanto a riscontrare se il *controllo*, ora esistente per gli introiti e per i pagamenti, ha regolarmente avuto luogo?

Nel primo caso, come si opererà il riscontro? Per verificare se gli introiti siano stati eseguiti legalmente, sarebbe indispensabile discendere all'esame del modo in cui furono applicati i prezzi delle tariffe, discendere cioè all'esame

dei registri bollettarii; e per fare il riscontro delle spese, bisognerebbe esaminare se desse corrispondono alle diverse autorizzazioni, sia ministeriali, sia del Consiglio di amministrazione, date in base al bilancio dell'azienda ferroviaria di cui si tratta. Potrà un solo Ufficio di riscontro, posto presso la Ragioneria centrale, disimpegnare una così grossa somma di lavoro?

Se la cosa può essere praticamente eseguibile per le spese, di cui tutti i documenti si riuniscono presso la Ragioneria centrale, lo stesso non può dirsi del riscontro degli introiti coll'esame dei bollettarii.

La Commissione ha creduto necessario chiedere su questo importante argomento appositi schiarimenti all'onorevole Ministro dei lavori pubblici.

Dalle risposte avute risulta che, di concerto col Ministero, la Corte dei conti ha già spedito per tempo presso la Direzione dell'esercizio della rete dell'Alta Italia a Milano un distinto funzionario della stessa Corte dei conti, coll'incarico di esaminare l'attuale ordinamento di quell'Ufficio di contabilità e di controllo, e di vedere con quali modalità si debba impiantare l'Ufficio di riscontro, onde questo possa riuscire efficace.

La Commissione, meno il suo relatore, pensa che quell'Ufficio debba limitarsi a riconoscere se il controllo amministrativo ha avuto luogo regolarmente.

Un'ultima osservazione è suggerita alla Commissione dal disposto dell'articolo 7, relativamente al rendiconto speciale dell'azienda ferroviaria affidata provvisoriamente al Governo.

È a desiderarsi che tale rendiconto sia dato, per quanto possibile, esatto per ciascuna delle linee componenti la rete di cui all'articolo 4, onde Governo e Parlamento possano a suo tempo avere una esatta idea delle funzioni economiche di ogni linea nell'organismo della rete medesima, e trarne quelle deduzioni che valgano a meglio garantire gli interessi del paese e della Finanza dello Stato negli ulteriori provvedimenti che si avranno da fare.

*(Continua).*

# FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 26 *giugno* 1878.

*(Continuazione — V. N° 34)*

Il progresso della galleria d'avanzamento rimase di m. 360 al disotto del programma.

La roccia consisteva, per lo più, in gneiss ricco di quarzo, che richiedeva un tempo piuttosto lungo per la perforazione. Il piccolissimo progresso conseguito in luglio devesi attribuire ad una interruzione di 11 giorni, causata da una frana, la quale non si potè riparare che con grandi precauzioni. Il 2 novembre s'incontrò del gneiss scomposto, che continuò sino alla fine dell'anno. Questa roccia richiedeva dappertutto delle solide armature, e molte volte non si potè lavorare che coi mezzi ordinarii. Ciò spiega il piccolo progresso ottenuto, che non oltrepassa quello del lavoro non meccanico. Alla galleria d'avanzamento, nella parte friabile, si chiede una sezione da 6 a 6,5 metri quadrati, e laddove eravi una considerevole pressione, codeste dimensioni furono convenientemente ridotte.

Questa irregolarità della roccia poteva essere constatata alla superficie del suolo; in quanto alla sua estensione, se ne parlerà nel rapporto per l'anno corrente.

Qui però si accennerà un fatto importante, cioè che ormai non havvi più alcun indizio di dislocamento della roccia o di sorgenti abbondanti.

Dopo che venne diminuito il numero delle perforatrici per l'allargamento in calotta, la pressione dell'aria è pienamente sufficiente per la galleria in generale, in modo che il progresso di essa dipende soltanto dalla natura della roccia.

Come si è detto più sopra, i lavori dell'allargamento in calotta poterono, mercè l'aumento del numero dei compressori, essere attivati in guisa da eccedere le esigenze del programma. Il metodo del lavoro fu del tutto uguale al precedente, cioè coll'atterramento su 3 piani, in luogo di 2 soli, come dalla parte di Göschenen. Questo metodo merita, per ogni riguardo, la preferenza, specialmente per le roccie ove è stato spinto.

La cunetta dello strozzo, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, fu esclusivamente aperta coi mezzi non meccanici, e si accostò ai lavori di muratura della vôlta sino alla distanza alla quale possono giungere gli scoppii delle mine. L'avanzamento della detta muratura permise altresì di accelerare i lavori della cunetta dello strozzo, poichè il progresso di questa ultima dipende interamente dall'avanzamento della vôlta.

Siccome poi questa si eseguisce in parecchi punti nel tempo medesimo, così si faranno più attacchi, il che permetterà di realizzare per l'avvenire grandi progressi.

L'atterramento dello strozzo seguì tosto l'apertura della cunetta, e si effettuò sempre coi mezzi ordinarii.

Gl'inconvenienti, che altra volta risultavano dall'abbondanza delle acque, sono ora scomparsi, atteso che le acque vengono raccolte e scorrono nell'acquedotto laterale.

Quantunque i lavori dello strozzo sieno stati spinti molto più attivamente che l'anno scorso, ciò che si è detto della cunetta si applica pure quì, dappoichè il loro progresso dipende interamente da quello della cunetta stessa.

Da quanto precede si può dedurre che, dopo la fine dello esercizio, i lavori del piano superiore trovansi avanzati, e sono spinti con energia; e nulla più si oppone a che i lavori dello strozzo e della muratura de' piedritti procedano colla stessa rapidità.

Come si è detto più sopra, si lavorò attivamente al rivestimento della vôlta, e le esigenze del programma furono sorpassate.

Per la muratura dei piedritti e dell'acquedotto, il cui progresso dipende da quello dello strozzo, si ottennero pure risultati soddisfacenti.

Per quanto concerne i mezzi di trasporto, si ritornò, anche dalla parte sud, al sistema delle rampe, che si manifesta anche qui molto conveniente. Il trasporto dei materiali escavati e quello dei materiali introdotti nel tunnel si effettuano, come dal lato nord, con locomotive e cavalli. Nell'estate, allorchè havvi acqua sufficiente, le locomotive ad aria compressa vengono impiegate anche pei trasporti al di fuori del tunnel.

Il vuoto prodotto nel tunnel era alla fine del dicembre 1877:

| | | |
|---|---|---|
| nella galleria d'avanzamento | metri cubi | 1,370 |
| nelle altre parti in costruzione | » | 61,132 |
| nel tunnel finito . . . . . | » | 87,024 |
| | Totale metri cubi | 149,526 |

In 24 ore si è approssimativamente introdotta nel tunnel altrettanta quantità d'aria compressa sotto pressione atmosferica, e l'atmosfera del tunnel trovossi per tal modo interamente rinnovata.

La ventilazione fu sempre sufficiente, e nella bella stagione, in cui havvi eccedenza d'acqua per la produzione dell'aria compressa, essa fu anzi eccellente. —

Dopo avere descritto qui sopra i lavori, prima dell'una e poi dell'altra testata del tunnel, ci rimane a parlare di quanto concerne il tunnel nel suo complesso.

In considerazione che le macchine, utensili ed installazioni d'ogni sorta (art. 5 della Convenzione principale del 7 agosto 1872) hanno costato al sig. Favre molto più del prezzo di 4 mi-

lioni di franchi, fissato *à forfait* dall'art. 1° della Convenzione 6 giugno 1874 relativa alle installazioni, venne stipulata col signor Favre una Convenzione addizionale, in data 6 febbraio 1877, alla quale l'alto Consiglio federale svizzero diede la sua approvazione, e per la quale dovrebb'essere restituita al signor Favre la somma di un milione e mezzo di franchi sulla cauzione di 8 milioni, consistente in carte-valori ch'egli ha depositato nelle mani della nostra Società, in conformità all'articolo 8 della Convenzione principale.

Nello stesso tempo il 4° allinea dell'art. 5 della Convenzione principale venne modificato come segue: « La Società è autorizzata, durante gli ultimi 18 mesi del tempo stipulato per l'esecuzione del tunnel, a trattenere sulle somme dovute al sig. Luigi Favre, la somma necessaria per rimborsarsi, come compenso della somma *à forfait* anticipata per le macchine ecc., ed essa dovrà corrispondere al sig. Luigi Favre l'interesse del 5 0|0 all'anno sulle somme ritenute. La Società però non si varrà di questo diritto, qualora il sig. Luigi Favre soddisfaccia in ogni punto le prescrizioni delle Convenzioni, che la Società del Gottardo conchiuse con lui. Le divergenze che potessero insorgere sulla questione di sapere se tali condizioni vennero o no adempiute, verranno giudicate dal Consiglio federale svizzero ».

Finalmente, nella stessa occasione, fu pure stipulato che le due parti contraenti dovessero, con riserva dei rispettivi diritti, invitare immediatamente il Tribunale federale a sospendere sino al 31 ottobre 1877 il corso della causa intentata dal sig. Luigi Favre alla Società del Gottardo allo scopo di ottenere delle garanzie od eventualmente lo scioglimento delle Convenzioni.

In seguito a tale invito, formulato dalle due parti, il Tribunale federale ordinò una sospensione della lite sino al 31 agosto 1877, attesochè le disposizioni in vigore (art. 74 della legge federale del 20 settembre 1850 sulla procedura in materia civile) non ammettono una sospensisne per oltre sei mesi, lasciando però in facoltà delle parti di domandare una prolungazione allo spirare di questo termine.

Riferendoci alla stipulazione summentovata, noi chiedemmo il 25 agosto al Tribunale federale la sospensione della lite in questione sino al 31 ottobre 1877. Ma il sig. Favre vi si oppose, allegando che il Tribunale arbitrale, nominato dal Consiglio federale, aveva continuato a funzionare dopo la conchiusione della seconda Convenzione addizionale, e ch' erano state quindi violate le disposizioni contenute nell' articolo ultimo della Convenzione addizionale del 6 febbraio 1877.

In seguito a disaccordo tra le parti, il Tribunale federale ricusò, con deliberazione del 29 settembre, una nuova sospensione della lite. Le pratiche intavolate poscia col sig. Favre, coll'intermediario di una Commissione federale, non condussero all'accordo, dacchè il sig. Favre metteva, per la sua adesione ad una nuova sospensione della lite sino alla fine di aprile 1878, delle condizioni che, dal punto di vista degl'interessi della nostra Società, ci sembrarono inacettabili.

Per conseguenza, la causa riprese il suo corso, e non è per anco terminato.

Il 3 aprile 1877 abbiamo pure conchiuso col sig. Favre una terza Convenzione addizionale, in virtù della quale vennero modificati i profili II*b*, II*c* e III, indicati al numero II della prima Convenzione addizionale tra la Società del Gottardo ed il sig. Favre, del 21|25 settembre 1875.

La modificazione dei profili II*b* e II*c* ha per iscopo di prolungare, per un metro di altezza nella vôlta, la muratura lorda del piedritto, e di diminuire di metri 0,10 lo spessore del piedritto per tutta la sua altezza, nonchè di renderlo verticale sino dal principio della vôlta. La modificazione del profilo III consiste soltanto in una diminuzione della freccia del pavimento, in seguito della posizione assegnata all'acquedotto del tunnel: riduzione questa, che diminuisce in modo corrispondente la cubatura del pavimento. Queste modificazioni importano per la nostra Società una economia di fr. 850,000.

La grande verificazione dell'asse del tunnel ebbe luogo, come al solito, in autunno, ed il risultato fu del tutto soddisfacente. Sinora non si è proceduto a siffatta verificazione che una volta all'anno, ma d'ora in poi sarà necessario rinnovarla a più brevi intervalli, a cagione del rapido avanzamento del rivestimento del tunnel.

Il seguente prospetto dimostra in quale proporzione il sig. Favre sia riuscito a soddisfare al programma fissato colla Convenzione addizionale del 21|25 settembre 1875.

| DESIGNAZIONE DEI LAVORI | LAVORI al 31 dicembre 1876 | | | PROGRESSO nel 1877 | | | LAVORI al 31 dicembre 1877 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | secondo il programma | in realtà | differenza | secondo il programma | in realtà | differenza | secondo il programma | in realtà | differenza |
| Galleria d'avanzamento | 7400 | 7436,1 | + 36,1 | 2508 | 2224,5 | — 283,5 | 9908 | 9660,6 | — 247,4 |
| Allargamento in calotta | 5002 | 5107,2 | + 15,2 | 2856 | 3333,4 | + 477,4 | 7948 | 8440,6 | + 492,6 |
| Cunetta dello strozzo | 5046 | 3828,0 | — 1218,0 | 2844 | 2094,3 | — 749,7 | 7890 | 5922,3 | — 1967,7 |
| Strozzo | 3624 | 2785,5 | — 838,5 | 2904 | 1930,8 | — 973,2 | 6528 | 4716,3 | — 1811,7 |
| Vôlta | 4128 | 2919,1 | — 1208,9 | 2904 | 3046,2 | + 142,2 | 7032 | 5965,3 | — 1066,7 |
| Piedritti | 3608 | 2312,6 | — 1295,6 | 2904 | 2142,1 | — 761,9 | 6512 | 4454,5 | — 2057,5 |

Da queste cifre risulta che, come prevedeva il nostro precedente Rapporto, l'allargameuto in calotta ha superato le esigenze del programma. Venne così lasciata una maggiore latitudine pei lavori di muratura della vôlta, in modo che il programma potè anche qui essere sorpassato, benchè di soli 142.20 metri correnti. Nel 1878, l'arretrato che ancora rimane, se non sarà del tutto esaurito, sarà per lo meno assai vicino ad esserlo.

Per il piano inferiore, dipendente affatto, come è noto, dal superiore, gli arretrati di lavoro nelle diverse categorie si sono pure aumentati durante l'esercizio di cui ci occupiamo. Ma d'ora in poi diminuiranno anch'essi nella stessa proporzione con cui procederà il piano superiore, poichè fu possibile d'aumentare il numero dei punti d'attacco, in guisa che i lavori seguono dappresso la perforazione della piccola galleria.

Per quanto riguarda le *linee ticinesi di pianura*, non si ha che a menzionare alcuni lavori di finimento eseguiti per conto dell'esercizio, e la liquidazione dei conti.

In fatto di *lavori di finimento*, citeremo anzitutto un apparato di trasbordo a Locarno tra la ferrovia ed il lago. La situazione della Stazione di Locarno richiedeva il trasporto per mezzo di carri, fra il lago e la Stazione, di tutte le merci che giungono dall'Italia per il lago Maggiore, destinate ad essere spedite sulle nostre linee, o viceversa.

Ne risultava non solo un rincaro del trasporto, ma benanco un deviamento del traffico, il quale evitava la strada di Locarno, e per conseguenza anche la ferrovia. Questi motivi ci indussero a far costruire un apparecchio, mercè il quale le merci vengono direttamente trasbordate dai battelli nei vagoni o viceversa. I vagoni, posti in movimento mercè una corda di filo di ferro e la locomotiva, discendono e rimontano un piano inclinato fra il lago e la Stazione. In virtù di una Convenzione colla Società di navigazione a vapore sul lago Maggiore, le merci vengono spedite direttamente da un'Amministrazione all'altra. Alla Stazione di Melide, per facilitare il traffico con Campione, Caprino e Porlezza, venne costrutta una rampa di carico, la quale rende agevole il trasbordo delle merci dai vagoni nei battelli, e viceversa.

Sino dal principio dell'esercizio, si poterono installare gli Ufficii nei fabbricati definitivi pei viaggiatori a Bellinzona, Locarno, Cadenazzo e Lugano.

Per quanto concerne i progressi della *liquidazione dei conti* relativi ai lavori di costruzione delle linee ticinesi di pianura, resta da accennare, riferendosi a quanto fu già detto a tale riguardo nel precedente nostro Rapporto, che delle due liti, che erano in sospeso, l'una venne terminata con sentenza del Tribunale federale in favore della nostra Società; mentre per l'altra venne pronunciato un giudizio, ma non ancora definitivo, attesochè le parti formularono una domanda di revisione.

Quanto ai sei lotti pei quali, alla fine dello scorso esercizio, si era ancora in trattative cogl'imprenditori, si venne per due di essi ad una soluzione in via amichevole. Gl'imprenditori degli altri 4 lotti mantengono ostinatamente le loro esorbitanti pretese, e cercano ora di farle valere per via giudiziaria. Gli acconti relativi ai fabbricati vennero completamente liquidati.

*(Continua)*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 3 settembre.

Sarà il 1° ottobre, adunque, che si potrà festeggiare la Pasqua di risurrezione del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, la cui soppressione, inopinata, precipitosa ed intempestiva, sollevò da ogni parte, nella Camera e nel paese, tanta e sì lunga opposizione. Intorno a questa ricostituzione fu deliberato definitivamente ieri nel Consiglio dei ministri, restituendo press' a poco le cose al pristino stato, con la riserva di proporre al Parlamento il passaggio di alcuni servizii dall'una all'altra delle Amministrazioni centrali. Però due amputazioni vennero sino da ieri decise ed eseguite sul cadavere, prima di intuonargli all'orecchio il miracoloso: « Sorgi, Lazzaro »; e il Ministero d'agricoltura, che già altre volte « con vece assidua, cadde, risorse e giacque », tornerà in vita colla *diminutio capiti* degli istituti tecnici affidati al Ministero della pubblica istruzione, e del servizio idrografico affidato al Ministero dei lavori pubblici.

Lasciando da parte la prima quistione, troppo grossa perchè io osi trattarla oggi nelle vostre colonne coi pochi tratti di penna concessimi dallo spazio e dal tempo, non saprei non convenire intorno alla maggiore razionalità del collocare al Ministero dei lavori pubblici l'intero servizio idrografico, siccome in sede evidentemente più appropriata; perchè, lasciatemelo pure ripetere (senza avere l'ignobile intenzione di sparlare contro i morti), al Ministero d'agricoltura gli Ufficii meteorologici e idrografici non davano in fondo altro risultato finale, fuorchè il raccogliere e pubblicare in duplicato gli elementi attinti alla Direzione generale delle opere idrauliche del Ministero dei lavori pubblici. Anzi, rammarico sia rimasto insoddisfatto l'altro mio desiderio, che altresì il servizio delle miniere non fosse più ritolto a quest'ultimo dicastero; poichè mi sembrò in gennaio, e mi sembra tuttora, vivrebbe più prospero il Corpo degl' ingegneri delle miniere, così per riguardo a sè stesso, come per riguardo al servizio pubblico, una volta restituito al suo naturale ambiente e tornato all'antica e fidata convivenza col suo fratello siamese, il Corpo del Genio civile: massime se, come si nutre viva speranza, non è lontano il giorno in cui quest'ultimo, per abile e pietoso magistero dell'attuale ministro on. Baccarini sarà curato dalla profonda anemìa che lo affligge, con opportuni farmaci ricostituenti. —

La visita annuale ai lavori della Galleria del Gottardo aveva luogo dapprima al 30 settembre, che è appunto l'ultimo giorno dell'anno contabile rispetto a quella intrapresa. Ma, sia per il disturbo e il danno derivanti alla Confederazione svizzera dall'indugio al pagamento delle quote spettanti alla Germania e all'Italia (quote che, per attendere ed esaminare i rapporti dei rispettivi delegati, gli anzidetti Governi non potevano di certo versare il 1° ottobre, scadenza legalmente obbligatoria); e sia per le nevi, che in quel tempo coprono già le falde dei monti elvetici, si concertò l'anno scorso, come già vi è noto, quella visita doversi compiere il 30 agosto, calcolando l'ammontare dei lavori del settembre sulla media degli undici mesi precedenti. Ora però saprete come, per impreveduti impedimenti sopravvenuti ai Commissarii tedesco e svizzero, il fissato convegno sotto il tunnel del Gottardo siasi dovuto rimandare al 17 corrente. —

V'intrattenni particolareggiatamente, sino dal gennaio scorso, intorno alle misure prese dal Governo per risparmiare lo scandalo, il danno, la perturbazione dell'ordine pubblico all'interno, e la vergogna all'estero, di chiudere le officine di Pietrarsa e dei Granili in Napoli, i più grandi Stabilimenti d'industrie ferroviarie esistenti in Italia. Il Ministero pattuì sino d'allora il riscatto colla *Società nazionale di industrie meccaniche in Napoli*, dichiaratasi in liquidazione; ed il Banco di Napoli si obbligò ad aprire un conto corrente all'egregio ispettore Passerini, stralciario della Società, fornendo man mano i fondi occorrenti per le provviste ed i salarii, contro il deposito del ricavo delle lavorazioni. Tutto ciò era subordinato, per parte del Governo, all'approvazione delle Convenzioni ferroviarie, e dovrà formare argomento dei primi studii della Commissione d'inchiesta ferroviaria.

Intanto i lavori in corso stavano per terminare; ed a parte le difficoltà opposte irragionevolmente dal Banco di Napoli circa la relativa provvista di fondi, difficoltà per fortuna testè superate, si trattava di provvedere alla alimentazione di lavori nuovi, fine a cui s'era mirato mediante la facoltà concessa al Governo del Re, coll'articolo 5 della legge sull'inchiesta, di procurare una anticipazione di L. 500,000 agli Stabilimenti suddetti. Si trattava soprattutto di separare nettamente la gestione della Società in liquidazione da quella dello Stato, per mettersi al coperto della facile eventualità di complicazioni giuridiche, rese anche più possibili dalla contemporaneità dell'ufficio affidato all'ispettore Passerini, di stralciario della Società e Commissario del Governo. Ora l'on. Baccarini, dopo avere richiesto il parere del Consiglio di Stato e dell'Avvocatura erariale per essere illuminato intorno alle cautele necessarie a garantire l'interesse dello Stato, stipulò un contratto d'affitto dello Stabilimento meccanico di Pietrarsa, mediante un canone mensile di L. 4000, sino a che siano interamente compiuti i lavori in corso della Società, e di L. 5000 dopo: canone questo corrispondente a un dipresso a quello che la Società medesima si era obbligata di sborsare al Governo, quando riprese la concessione Bozza. Firmarono l'atto relativo il cav. Morelli pel Ministero delle finanze, il Direttore capo-divisione cav. Coboevitch per i lavori pubblici, e il predetto cav. Passerini, debitamente autorizzato dal Comitato sociale liquidatario. —

La sistemazione generale degli argini del fiume Reno ed influenti nelle provincie di Bologna, Ferrara e Ravenna, formò argomento di discussione al Consiglio superiore dei lavori pubblici nella sua seduta plenaria del 31 agosto, e dopo avare preso in esame i rilievi presentati dagli ufficii del Genio civile, propose le norme a seguirsi nella esecuzione del disegno.

Comparò quindi due progetti per una ferrovia da Napoli al Vesuvio, giudicando meritevole di preferenza quello presentato dal signor Oblieght.

E la 1ª sezione del Consiglio medesimo, nell'adunanza del 30, approvò il disegno, già da me accennatovi nella lettera precedente, del 4° ed ultimo tronco Lambrugo-Erba, della linea Milano-Incinq-Erba; i progetti dei piani caricatori militari nelle Stazioni di Caserta, Foligno e Pisa; del consolidamento della traversata del vallone Paradiso nel tronco S. Cataldo-Canicattì in Sicilia, e fra i chil. 35.544 e 35.988 del 2° tronco nella diramazione di Cosenza B.

# Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che, in seguito a deliberazione del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, è stato disposto che d'ora in poi, alla Stazione di Modane, siano accettati in pagamento, tanto pei biglietti di viaggiatori, quanto pei trasporti di bagagli e merci diretti in Italia, i biglietti di Banca aventi corso forzoso nel Regno: fatta eccezione per l'ammontare delle tasse riferibili al tratto di 13 chil. da Modane alla frontiera.

Per deliberazione del suddetto Consiglio d'amministrazione, le merci spedite, tanto a grande che a piccola velocità, d'ora in poi seguiranno la via più breve nell'invio alla loro destinazione. Però, ogni qualvolta, per economia di tempo o per altri motivi, il mittente preferisse che il loro trasporto segua per altra via, dovrà egli farne speciale domanda sulla nota di spedizione.

L'ing. cav. Correnti, consigliere d'amministrazione delle suddette ferrovie, si è recato a Roma per prender parte alla Conferenza, già da noi annunciata, coi rappresentanti delle Meridionali e delle Romane, sotto la presidenza dell'on. Ministro dei lavori pubblici, allo scopo di stabilire una Convenzione sullo scambio dei biglietti per un solo viaggio, tanto gratuiti che a prezzo ridotto, fra le tre Amministrazioni ferroviarie.

A compimento della notizia da noi data circa la nomina dei periti da parte della Südbahn, possiamo oggi aggiungere ch'essa ha nominato l'ing. cav. Francesco Porra per la constatazione della quantità e del valore degli approvvigionamenti esistenti sulle linee dell'Alta Italia al 1° luglio scorso; e l'ing. cav. Tommaso Lupi per la constatazione del materiale mobile.

L'altro perito cav. Peyron, di cui abbiamo annunciato la nomina, ha poi scelto a coadiuvarlo ne' suoi lavori gl'ingegneri Pulciano, Benazzo, Fenoglio, Viriglio, Garneri e Soldati.

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha, con ordine speciale di servizio, comunicato al personale la costituzione della Commissione d'inchiesta per l'esercizio, suddivisa nei tre Comitati per le Strade ferrate dell'Alta Italia, Meridionali e Romane, che abbiamo già a suo tempo indicati.

Collo stesso ordine di servizio si avverte poi che ciascun membro della detta Commissione è munito di una lettera di riconoscimento rilasciatagli dall'on. Ministro dei lavori pubblici; e s'invita quindi tutto il personale dell'Amministrazione, senza distinzione di mansione e di grado, ad usare ai medesimi ogni maggiore agevolezza e riguardo, ed a prestarsi in ogni maniera « affinchè possa compiersi facilmente e con pienezza di cognizione la importante missione ad essi affidata ».

Il Ministero dei lavori pubblici, con recente decreto, ha approvato il progetto per la nuova Stazione lacuale di Como. Nella previsione però che l'aumento del traffico possa in seguito rendere insufficienti le opere proposte per il regolare andamento del servizio, ha pure ordinato che venga studiato un altro progetto per la costruzione di un binario sul vecchio molo, e per le opere necessarie a facilitare l'approdo dei bastimenti.

Ci consta che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha già posto allo studio anche questo secondo progetto, il quale si ritiene che verrà in breve sottoposto all'approvazione superiore.

Lo scorso anno, com'è noto, fu tenuta in Roma una prima Conferenza internazionale per la elaborazione di un modello uniforme di statistica internazionale delle strade ferrate.

Veniamo ora informati che il 26 corrente tale Conferenza si riunirà a Berna per continuare la discussione dell'argomento, sotto la presidenza del signor dott. Bruchelli, consigliere aulico di Vienna.

L'inaugurazione del nuovo taglio del Po di Volano eseguito dalla Società per le bonifiche ferraresi, residente in Torino, avrà luogo posdomani (6), anzichè nel giorno 8, com'era stato preannunciato.

Siamo poi assicurati che l'on. ministro Baccarini interverrà alla funzione, insieme colle Autorità locali, e procederà quindi alla visita delle principali opere compiute dalla Società medesima per la già ottenuta bonificazione di 50 mila ettari di terreno.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Tariffe ferroviarie** — In relazione alle notizie che abbiamo date ed in esecuzione del R. Decreto del 6 agosto già pubblicato, la Direzione dell'esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha portato a conoscenza del pubblico

che, a cominciare dal giorno 11 corrente, le basi di tariffa pei viaggiatori sulle linee venete sono modificate a tenore del decreto medesimo.

La Direzione dell'esercizio aggiunge che, in conseguenza dell'attivazione delle nuove basi suddette, saranno pure modificate nell'egual misura le tasse delle vetture-salone fissate dall'art. 2 delle vigenti tariffe, quando verranno trasportate con treni diretti; le tasse dei treni speciali stabilite dall'art. 7, nonchè i prezzi dei biglietti d'abbonamento, dei biglietti circolari e di quelli di andata e ritorno; però per tutti i biglietti stessi soltanto nella misura della metà e limitatamente al percorso sulle sole linee servite da treni diretti, potendo i portatori valersi, tanto di questi treni, quanto di quelli omnibus e misti.

Per i biglietti poi di andata e ritorno, la modificazione di prezzo non avrà principio dall'11 settembre, ma dal giorno che sarà determinato con altro avviso.

— Leggiamo poi nel *Corr. Mercant.* di lunedì:

Fu già annunciato che la Camera di commercio di Verona doveva discutere la proposta intenta ad appoggiare la deliberazione del Congresso delle Camere di commercio tenuto, or son pochi mesi, in Genova, colla quale chiedevasi al Governo l'abrogazione dell'art. 274 della legge 20 marzo 1865 dei lavori pubblici, mercè cui sono facoltizzate speciali facilitazioni nelle tariffe ferroviarie dei trasporti ad individui od a Società private.

Ora ci consta che la Camera di Verona ha deliberato di rincalzare, con una speciale petizione al Governo, il voto manifestato dal Congresso delle Camere tenuto in Genova; domandando inoltre che, a beneficio di tutti indistintamente, vengano ridotte le tariffe ferroviarie, e sia conceduto il vantaggio della spedizione a grande velocità per tutte quelle merci commestibili od altri articoli, che formano o possono formar oggetto di copiosa esportazione, e ciò al fine di favorire e sempre più incrementare cotesto commercio all'estero.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — Leggiamo nel *Cittadino di Brescia*:

Ora che i lavori della nostra Stazione ferroviaria sono finiti, possiamo assicurare che pochissime altre hanno tettoie così svelte, eleganti e bene costruite, come si può ben vedere adesso che furono disfatti i puntelli e tutte le impalcature. È, senza dubbio, un'opera degna della nostra città! Diasi dunque la debita lode a quelli che progettarono e costruirono la nuova tettoia: cioè all'egregio cav. Richard, ingegnere di divisione, che ne fece il disegno, ed all'*Impresa Industriale Italiana* di Napoli, diretta dal comm. Cottrau la quale lo ridusse a perfetta esecuzione. Non sappiamo come un giornale cittadino, lodando ripetutamente altri che, come ci vien riferito, non ha fatto e non potea far nulla per tale costruzione metallica, abbia poi dimenticato coloro ai quali è veramente dovuto il pubblico encomio.

**Ferrovia Pontebbana.** — Da una lettera inviata all'on. Valussi (direttore del *Giornale di Udine*) dal comm. Giacomelli, che visitò da ultimo i lavori di questa ferrovia, togliamo i seguenti cenni:

Tutto è terminato sino a Chiusaforte. Qui, causa un malaugurato dissidio colla Giunta comunale per la costruzione di una via di accesso alla Stazione, non si è fatta ancora l'apertura del tronco Resiutta-Chiusaforte; ma essendosi provveduto a che si faccia d'ufficio la strada che deve unire quest'ultimo paese alla ferrovia, non v'ha più motivo di ritardare l'arrivo della locomotiva sino a Chiusaforte, nell'interesse di tutte le popolazioni che stanno al di là. Questa è una tra le più calde raccomandazioni che mi vennero fatte lungo il viaggio, nè io ritardai un sol momento a scriverne su ciò al ministro Baccarini. La Camera di commercio, più autorevole di me, dovrebbe essa pure unire la sua voce.

Da Chiusaforte a Pontebba i lavori sono assai progrediti, non mancando che i due ponti, l'uno presso Dogna, l'altro presso Pietrataglista, per cui è ormai sicuro che nell'estate 1879 il vapore ci trasporterà al confine. Come sapete, all'Austria incombeva la costruzione del tronco da Tarvis a Pontafel, lungo 23 chilometri e facile ad eseguirsi. Ora i lavori sono finiti, e la linea è quasi per intero provveduta delle rotaie. Sul suo territorio l'Austria sta poi edificando una magnifica Stazione, per la quale la spesa ascenderà a non meno di due milioni di lire; e siccome l'opera viene alacremente condotta, è evidente l'intenzione dell'Austria di presentare un fatto compiuto, in modo che la Stazione di Pontafel sia decretata internazionale.

Nell'anno venturo seguirà dunque una nuova congiunzione delle ferrovie italiane a quelle austriache, ed un altro valico sarà aperto al nostro commercio.

— Leggiamo poi nel *Giornale di Udine* del 30 agosto p. p.:

Avendo la Camera di commercio di Udine fatto presente a S. E. il Ministro dei lavori pubblici, on. Baccarini, la convenienza di non indugiare l'apertura all'esercizio del tronco di ferrovia già compiuto tra Resiutta e Chiusaforte, e ciò per telegrafo, S. E. il Ministro lo stesso giorno, anche prima di ricevere un rapporto dettagliato in proposito per lettera, si compiacque di rispondere col seguente telegramma:

« *Al Presidente della Camera di commercio di Udine.*

« Affretterò, per quanto è possibile, la desiderata apertura del tronco ferroviario.

« Roma, 27 agosto.

« *Il ministro* BACCARINI ».

Nella suddetta lettera poi, la Camera non mancò di far presente di nuovo al Ministro l'urgenza dell'ampliamento della Stazione di Udine e la grande utilità di compiere la ferrovia pontebbana col condurla verso Palmanova ed il mare.

**Ferrovie nella provincia di Brescia.** — Nel *Sole*, del 30, si legge:

La Casa Trezza di Verona ha presentato alla Deputazione provinciale di Brescia la proposta di assumere la costruzione delle ferrovie Parma-Brescia-Iseo e della Rezzato-Tormini, alle condizioni portate dal progetto di legge quale fu presentato dall'on. Baccarini, e semprechè si tengano fermi i sussidii già votati dalla Provincia e dai Comuni, accordando anzi a favore di questi ultimi la compartecipazione ai prodotti netti in ragione delle quote di concorso, riservati dal progetto ministeriale

La Deputazione provinciale tenne quindi, in concorso dei deputati bresciani al Parlamento, una riunione, nella quale fu deciso di fare una rappresentanza al Ministero dei lavori pubblici, confortandolo a mantenere nella sua integrità il progetto ministeriale, principalmente per ciò che riguarda la concessione alla Provincia, Comuni o privati, della costruzione delle ferrovie di quarta e quinta categoria, anzichè accettare le idee, che si attribuiscono alla Commissione parlamentare, di addossare al Governo anche la costruzione delle ferrovie delle dette due categorie.

**Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino** — Com'era stato annunciato, il 28 agosto si procedette al collaudo della ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino, e fu trovato tutto regolare.

Componevano la Commissione, per parte del Ministero dei lavori pubblici, il commissario incaricato della linea sig. cav. Andriano, il cav. Giannelli, e il cav. Romanelli; per parte delle Ferrovie Romane il cav. Malfatti; e per la Società di Fiumicino l'ing. Stefano Venturini.

**Ferrovia Eboli-Reggio** — Il 2 corr, a Reggio di Calabria, ebbe luogo un imponente Comizio, con l'intervento e adesione di molti senatori, deputati e rappresentanze delle Calabrie e della Sicilia.

Il Comizio si è pronunziato all'unanimità per la linea littoranea Eboli-Reggio, secondo la proposta del Governo.

**Ferrovie in Sicilia.** - La *Riforma* di domenica scrive:

L'altro ieri, venerdì, al Ministero dei lavori pubblici venne firmato il contratto di appalto del primo tronco della ferrovia Caldare-Canicatti, cioè quello denominato da Caldare a Recalmuto.

Fra pochissimi giorni si firmerà il contratto per l'altro tronco da Recalmuto a Canicatti,

Sappiamo perimenti, siccome già annunziammo, che, trovandosi a Roma l'aggiudicatario del primo tratto della ferrovia per Vallelunga, ed essendo appianate quasi tutte le divergenze, sarà fra oggi e domani firmato il contratto di appalto per il primo tronco di Vallelunga.

— Lo stesso giornale ha da Palermo:

Sembra che la Direzione generale delle Ferrovie Meridionali stia studiando il modo di ridurre ad una sola le due Sotto-Direzioni della Sicilia, ed a tale effetto ha mandato a Palermo ed a Messina un agente speciale, perchè indichi il luogo in cui dovrebbe impiantarsi questa unica Sotto-Direzione.

Siamo sicuri che la scelta sarà facile, perchè, oltre tante altre considerazioni, milita per la scelta di Palermo quella dei lavori per la ferrovia centrale, ai quali ora si va a porre mano.

**Legislazione sui tramways.** — Nel *Commercio* di Genova, del 31 agosto, si legge:

Da una lettera particolare da Roma rileviamo che, fra i progetti di legge che il Ministro dei lavori pubblici presenterà al riaprirsi delle Camere e dei quali chiederà l'urgenza, trovasi quello per facilitare la costruzione dei *tramways*, specialmente con trazione meccanica, regolarizzandone la legislazione, onde le Amministrazioni locali non frappongano ostacoli, remore, o mettano condizioni onerose allo sviluppo di questo sistema di comunicazione, tanto economico e di utilità pubblica.

La Francia ha già fatto una legge consimile, ed anzi ha stabilito che le linee a trazione meccanica abbiano, in eque proporzioni, dallo Stato, dai Dipartimenti e dai Comuni, una garanzia chilometrica.

Si è colà compreso, e pare ne sia anche persuaso l'on. Baccarini, che i *tramways*, specialmente a vapore, sono proprie e vere ferrovie economiche, facili e poco dispendiose a costruirsi, facili e poco dispendiose ad esercitarsi, ond'è che sono destinati ad avere uno splendido avvenire.

Da ciò quindi la necessità di una legge speciale, ispirata a principii liberali, acciocchè i capitali possano in essa trovare una garanzia contro pretese od atti delle Autotità che possano comprometterli.

**Tramways di Torino.** — Il 31 agosto p. p., senza cerimonia d'inaugurazione, ma col concorso di moltissima gente, venne posta in attività la nuova linea di *tramway* da piazza Emanuele Filiberto a piazza Madama Cristina. Questa linea parte da Porta Milano, percorre il corso S Maurizio, via Rossini, via Accademia Albertina, attraversando la piazza Carlo Emanuele II, e giunge in via Madama Cristina Il tutto in 18 minuti e per 10 centesimi.

Per ora il servizio si fa fino al Corso Vittorio Emanuele (già Viale del Re); ma fra pochi giorni, finiti i lavori dell'acquedotto di via Madama Cristina, la detta linea traverserà anche il viale del Valentino, per giungere col tempo alla barriera di Nizza.

— La Giunta municipale ha poi approvato, nella seduta del 28 agosto, il Capitolato per la concessione della linea di *tramways* anche nel borgo di S. Secondo, dietro i concerti presi col Direttore della Società concessionaria.

— Quanto prima si faranno nell'interno della città gli esperimenti dei *tramways* a vapore, ma con carrozze vuote. Verranno pure stabilite quanto prima, in via d'esperimento, due o tre corse di *tramways* a vapore sulla linea da Torino a Moncalieri con passeggieri.

**Tramway Ivrea-Cavaglià-Santhià** — Scrivono da Santhià alla *Gazz. del Popolo* di Torino:

Cedendo ai consigli dell'ingegnere Pietro Luca, consigliere provinciale di Novara, si qui è modificato il primitivo concetto di una ferrovia ordinaria, proponendo invece un *tramway* fra Ivrea, Cavaglià e Santhià, sull'esempio di quello Milano-Monza. ecc. E già la Società dei *tramways* vercellesi ne fece la domanda di concessione.

Gli studii sono ormai ben condotti e continuati con serietà di proposito, per modo che, non mandandoli a compimento, sarebbe un non volere usufruire di un mezzo cos vantaggioso a facilitare i trasporti per le vie più brevi e più sicure, che daranno una spinta al commercio delle nostre derrate frumentarie e dei nostri vini, che forniscono gran parte del Canavese e del Valdostano.

Tralascio il guadagno di tempo e di spesa che farebbero gli abitanti di queste due importantissime provincie, che abbrevierebbero la via per Vercelli-Milano di oltre 40 chilometri.

**Ferrovia e tramway da Milano alla Brianza.** — Leggiamo nei giornali milanesi:

In breve tempo sorsero due progetti per linee ferroviarie in Brianza: l'una a vapore, dell'ing. Anderloni, Ponsa e Dell'Acqua, la quale, partendo da Monza, per Vedano Biassono, raggiungerebbe Besana e Barzanò; ma per effettuarla si esige che i Comuni interessati votino a premio perduto la complessiva ed ingente somma di L. 350,000o l'altra a *tramway*, dell'ing. Del Majno, la quale non è allo stadio di semplice progetto, ma ottenne sino dal 23 dello scorso agosto la concessione dalla Deputazione provinciale e se ne firmò già il Capitolato.

Sappiamo (aggiunge la *Lomb.*) che, presentatosi lo stesso Del Majno alle rappresentanze municipali, ai possidenti ed industriali dei Comuni compresi nel suo piano, trovò ovunque vero entusiasmo, anche perchè non si chiede loro che l'occupazione stradale e la sottoscrizione di azioni; lo che fa bene augurare della pronta riuscita.

**Tramway Lodi-Crema.** — Il *Sole*, del 30, scrive:

Sappiamo che la Società inglese *The Tramways and General Works Company Limited* ha già effettuato il deposito per l'assunzione d'un *tramway* sulla linea S. Angelo-Lodi-Soncino, e ch'essa non attende che la ratifica della concessione per parte del Consiglio provinciale per incominciare i lavori.

Questa notizia tornerà gradita ai cittadini di Lodi e Crema, i quali, penetrati della necessità di quel mezzo di comunicazione, avevano già costituito un gruppo promotore, sotto gli auspicii della Banca Popolare di Lodi, per dar corso ad un tal progetto Noi ce ne rallegriamo, molto più perchè veniamo assicurati che la Società inglese non intende aprire alcuna sottoscrizione nel paese, nè in alcun modo ricorrere al credito locale, mentre la linea verrà costrutta ed esercita esclusivamente coi capitali della Società.

**Tramway di Firenze.** — I lavori alla via ferrata a cavalli, che si sta costruendo fra Prato e Firenze, momentaneamente ritardati, riprenderanno nuovo vigore per l'arrivo da Liverpool di circa 200 tonnellate di verghe di ferro, che saranno depositate nei vasti magazzini che a Brozzi ha l'Impresa.

Tutto fa credere (dice la *Nazione*) che la prima sezione di questa ferrovia sarà aperta nel prossimo mese di ottobre.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Il *Foglio Federale* del 24 agosto ha pubblicato il testo della nuova *Legge federale accordante delle sovvenzioni alle strade ferrate delle Alpi*, quale uscì dalle recenti deliberazioni dell'Assemblea federale, e che noi abbiamo già riferito.

— Leggesi poi nel *Journal de Genève*:

Si era sparsa la voce che Lucerna non volesse contribuire alla nuova sovvenzione del Gottardo; ma, sebbene quel Cantone abbia realmente di che lagnarsi per la proroga a tempi migliori della costruzione della linea Immensee-Lucerna, che toglie al capoluogo il vantaggio di essere testa di linea per un tempo fisso, si spera però che questo Cantone non opporrà al progetto di ripartizione un rifiuto definitivo, tanto più che il nuovo sagrificio che gli incomberebbe non sarebbe molto considerevole, soprattutto comparativamente a quello imposto per la sovvenzione pri-

mitiva ad Uri ed a Schwytz, che pagano un milione ciascuno, ciò che importa 62 franchi e 21 cent. per testa, mentre Lucerna non paga che 8 franchi. Del resto, siccome la Conferenza dei Cantoni interessati è fissata al 2 settembre, così si saprà presto a cosa attenersi.

— Un dispaccio da Berna, 2, annunzia poi che la Conferenza dei Cantoni interessati al Gottardo ha deciso di ripartire la sovvenzione fra essi nel modo seguente:

Zurigo 502,500 fr.; Berna, Argovia e Basilea-città ciascuno 402,000 fr.; Soletta 50,000 fr.; Basilea-campagna 61,500 fr.; Turgovia 40,000; Lucerna 50,000; Svitto 30,000; Obwalden 5,000; Nedwalden 5,000; Sciaffusa 50,000.

Tutti i delegati hanno aderito a questa ripartizione in nome dei loro Governi.

Il Ticino, Uri e Zugo sono stati esentati da qualunque nuova sovvenzione.

— In seguito a momentanei impedimenti di due delegati, si annuncia che l'ispezione annuale internazionale alla Galleria del Gottardo avrà luogo il 17, anzichè al principio del corrente mese, com'era stato annunciato. (V. *nostra Corrispondenza da Roma*).

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 21.60, dal lato di Airolo m. 38 80; in totale m. 60.40, cioè in media giornaliera m. 8 65.

**Ferrovie francesi.** — Con una circolare del 29 agosto p. p., il Ministro dei lavori pubblici, parlando della determinazione delle tariffe delle strade ferrate, raccomanda agli Ispettori generali incaricati di controllarne l'esercizio, di vegliare affinchè non venga violato il principio dell'eguaglianza delle tasse, per favorire, come pare sia accaduto, alcune industrie, in uno od altro paese, a danno di altre Gli Ispettori generali dovranno, su tale materia, consultare le Camere di commercio e d'industria.

— Lo stesso Ministro ha diretto una circolare agl'Ingegneri in capo per ricordar loro che il Governo attribuisce grande importanza a che i lavori delle nuove ferrovie, assunti dallo Stato, sieno spinti colla massima attività. Specialmente all'appressarsi dell'inverno, importa di dar lavoro alle braccia disponibili.

Il Ministro invita quindi i suddetti Ingegneri a sollecitare la presentazione dei progetti per affrettare l'esecuzione dei lavori.

**Ferrovie rumene.** — Il nostro Ministro dell'interno ha pubblicato un avviso, in cui dice:

Quanto prima si darà principio ai lavori per la costruzione della ferrovia Ploesti-Predeal; epperò è a prevedersi che i soliti speculatori incominceranno, con lusinghe di ogni sorte, ad indurre i nostri operaj a recarsi in Romania, promettendo loro guadagni e vantaggi, se non del tutto illusorii, almeno di molto esagerati

Non è qui il caso di ricordare i disinganni sofferti dagli operaj italiani, che negli anni scorsi si recarono in quell'estero Stato, i patimenti da essi sopportati, e gl'imbarazzi creati all'Autorità consolare a Bukarest. Sono questi dolorosi fatti che tutti conoscono; ed il Ministero si augura sieno sufficienti questi amari ricordi a porre in guardia gli operaj contro le interessate mire dei soliti speculatori.

Ad ogni modo, il Ministero prega i prefetti del Regno di far inserire sul rispettivo *Bollettino* le occorrenti raccomandazioni agli operaj, perchè non si lascino illudere da false promesse; avvertendoli inoltre che il R. Consolato in Bukarest è persuaso non essere affatto prudente, in ogni caso, per gli operaj di stringere contratto con gli ingaggiatori; e che volendo pure recarsi in Romania, provvederebbero assai meglio ai loro interessi, portandovisi liberi da ogni vincolo e da impegno, e in condizione da lavorare nei luoghi ed in quel modo che loro sembrasse più conveniente.

Quello poi che si deve fare specialmente osservare si è, che i R. Agenti consolari all'estero prestano ai loro connazionali, in caso di bisogno, non altro che una protezione affatto morale; e che gli Agenti stessi, sprovvisti come sono di appositi fondi, non potranno in verun caso prestare materiale soccorso ai bisognosi, e nemmeno provvederli dei mezzi per rimpatriare.

**Ferrovie degli Stati Uniti.** — È uscito il *Poor's Railway Manual* del 1877. L'anno 1877 ripete una piccola eco della crisi europea anche in America, e sono 2177 soltanto le miglia nuove aperte all'esercizio in quell'anno. Eppure erano sotto il terribile sciopero di Pittsburg!

Nell'anno 1874 se ne apersero miglia 2305
» 1875 » » » 1758
» 1876 » » » 2657

Nel 1877, gli introiti furono di doll. 472,909,272, e il guadagno netto di dollari 170,976,697. Il capitale di tutte le ferrovie, lordo dei debiti, ammontava in sulla fine dell'anno 1877 a dollari 4,568,597,248, contro 4,468,591,935 nel 1876.

Gl'introiti del 1877, rispetto alla loro natura, si dividono così: Prodotto di merci . . dollari 342,859,222
» di passaggeri . » 130,050,050

I dividendi pagati nell'anno suddetto furono alla stregua del 7 %; ma vi furono Compagnie del Mississipì, Colorado e d'altri siti che non dettero dividendi. I guadagni lordi per miglio di ferrovia americana ammontano a doll. 6,380.94, e tolte le spese (63.85 %), si hanno i guadagni netti di doll. 2,306.90 per miglio. Gl'interessi pagati sui *Bonds* furono di doll. 1,284.04 per miglio; i dividendi sul capitale doll. 739,52 per miglio; gl'interessi pagati ai debiti ipotecarii furono del 4.39 %.

Se si paragonano queste cifre cogli esili prodotti del continente europeo, si è spinti a desiderare uno stato di crisi come in America!

# Notizie diverse

**Obbligazioni pei lavori del Tevere.** — *La Gazz. Uff.* del 30 agosto p. p. ha pubblicato una notificazione della Direzione generale del tesoro, annunciante che, in esecuzione della legge 30 giugno 1876 e del R. decreto 6 ottobre 1877, il 4 ottobre prossimo venturo, in una delle sale della Direzione medesima si procederà all'aggiudicazione sopra offerte segrete, in un solo lotto, di n. 25,000 Obbligazioni del Debito speciale per la prima serie dei lavori del Tevere, da lire 500 di capitale ciascuna, fruttifere alla ragione del 5 per 0[0 all'anno, ripartite in cinquanta serie da 500 titoli ognuna, e ammortizzabili per sorteggio annuale in cinquanta anni, a cominciare dall'anno 1879.

Le offerte segrete si riceveranno in Roma dal Direttore generale del Tesoro, o da un suo delegato, dalle ore 9 antimeridiane al mezzogiorno, nei dì 1, 2, 3 e 4 del mese di ottobre 1878.

Contemporaneamente alla presentazione delle schede contenenti le offerte, e come condizione al ricevimento di esse, a garanzia della fedele esecuzione di ogni obbligo relativo, dovrà presentarsi quietanza di deposito in una delle pubbliche Casse dello Stato di lire 160,000 in contanti, o di lire 10,000 di rendita consolidata.

La prima rata di un milione sarà versata quattro giorni dopo quello dell'aggiudicazione, conforme all'articolo 3 precedente; altre due rate, da lire 3 milioni ciascuna, saranno versate nel giorno 10 dei mesi successivi di novembre e di dicembre; e la quarta rata sarà versata nel giorno 10 gennaio 1879 per la somma di saldo risultante.

**Lavori del Tevere.** — Il *Diritto* scrive:

L'Impresa dei lavori del Tevere combatte una formidabile lotta con Giove Pluvio.

Dopo mesi e mesi di lavoro, erasi costrutta la palafitta, estratte le acque, e già erano bene avanzati i lavori di sterro sotto il ponte Sisto, dove si trovarono, siccome fu narrato, parecchie cose d'archeologia.

Ma bastarono poche ore di pioggia per ingrossare la corrente e inondare di nuovo quel recinto asciugato dopo tanti sforzi di macchine idrovore.

Ristabilitosi il tempo e diminuita la corrente, le macchine ricominciarono ad estrarre l'acqua, e quasi si era ar-

rivati al fondo. Tutt' ad un tratto, una parete della palafitta — rôsa dalla forte corrente degli scorsi giorni — cedette e fece breccia, quindi le acque entrarono di nuovo.
Ora fervono gli sforzi di centinaia di braccia per chiudere quel varco e per ricominciare poi daccapo il lavoro delle macchine.
La prospettiva, per verità, non è troppo lieta, ora che si va incontro, qui a Roma, alla stagione delle pioggie.

**Progetti idraulici in Roma.** — L'ingegnere Vescovali, capo dell'Ufficio idraulico municipale di Roma, manda al *Diritto* una importante lettera, nella quale si dà notizia dei progetti studiati dal Municipio per offrire all'industria una ragguardevole forza motrice. Ecco un brano di questa lettera:

« Colgo l'occasione per dire che l'Amministrazione municipale di Roma avendo commesso all'Ufficio idraulico, che ho l'onore di dirigere, lo studio di un progetto col quale trarre dall'Aniene, a beneficio di Roma, una forza di due mila cavalli almeno, ho avuto l'occasione di studiare in modo concreto questo importante progetto, convincendomi così esservi modo col quale si potrebbe dotare la città di Roma di una cospicua forza motrice, di renderne utilizzabile una porzione ancor più cospicua nelle immediate vicinanze di Tivoli, di provvedere alla possibile irrigazione di una estesissima zona della campagna romana, di eseguire un canale navigabile fra Roma e Tivoli, che sarebbe il mezzo più acconcio ed economico pel trasporto dei prodotti agricoli di questa zona di terreno e dei prodotti delle officine di Tivoli; restando, dopo tutto questo, al Teverone un corso perenne di circa la metà della sua portata magra ordinaria, condizione necessaria sotto il punto di vista dell'igiene della campagna, e dalla quale si trarrebbe anche profitto per averne altra forza motrice lungo il corso del Tevere stesso per usi agricoli, creando successive cadute artificiali: fra le quali, ad esempio, quella che un'Impresa costruttrice assai rispettabile ha testè proposto di costruire prossimamente al ponte Nomentano, cioè a soli tre chilometri da Roma, nell'intendimento di dare alla città il grande vantaggio di avere l'acqua Vergine ad alta pressione in tutti i piani delle case; oltre alla quale operazione si avrebbe poi anche disponibile una forza motrice considerevole, che potrebbe agevolmente essere trasmessa alle ultime zone dell'Esquilino, e ciò senza aspettare che siano realizzati i lavori necessarii ad ottenere i risultati che qui sopra accennai. Tuttociò, è assai importante osservarlo, « si « otterrebbe senza pregiudicare menomamente le attuali « già stabilite derivazioni a Tivoli e senza sopprimere nè « la cascata, nè le cascatelle. »

**Opificii di Pietrarsa e dei Granili.** — Nel *Diritto* del 2 si legge:

Coll'art. 5 della legge 8 luglio 1878 fu stabilito che si assicurasse temporaneamente il lavoro negli opificii di Pietrarsa e dei Granili, autorizzando il Governo a procurare, mediante accordi col Banco di Napoli, anticipazioni, che potrebbero giungere fino a 500 mila lire, salve le opportune cautele. In occasione della discussione della legge stessa, il Ministro dei lavori pubblici, spiegando il senso di quell'art. 5, dichiarò che egli avrebbe, nell' interesse dello Stato, fatte le opportune pratiche, perchè la gestione dei lavori, da commettersi d'allora in poi ai due stabilimenti, potesse essere giuridicamente affatto separata da quella che riguardava la Società in liquidazione.

In adempimento quindi dell'art. 5 della citata legge e dell'impegno preso davanti al Parlamento, l'onorevole Ministro, sentito il Consiglio di Stato e l'Avvocatura erariale, ha stipulati definitivamente i necessarii accordi collo Stralciario appositamente autorizzato dal Comitato sociale, per prendere l'uso di quegli stabilimenti, nei quali, oltre al continuare i lavori in corso per conto della cessata Società, verranno pure intrapresi e tenuti in separata gestione dal delegato governativo altri lavori, di commissione del Governo e di Società ferroviarie. In tal modo, la legge riceve il suo adempimento nel senso preciso delle dichiarazioni fatte in Parlamento, assicurando così la sussistenza degli stabilimenti, finchè, dietro i risultati dell' inchiesta sull'esercizio delle ferrovie, si potrà mettere in grado di proporre al Parlamento definitivi provvedimenti. (V. *nostra Corrispondenza da Roma*).

**Regìa dei tabacchi.** — Il 31 agosto p. p. ha avuto luogo in Firenze l'assemblea degli azionisti della Regìa, com' era stato annunziato.

L'assemblea era invitata a deliberare intorno alle modificazioni portate dalla Commissione parlamentare a riguardo della Convenzione stabilita tra il Governo e la Società: modificazioni tendenti ad elevare a 100 milioni di lire il canone annuo per l'ultimo periodo del contratto, canone stabilito colla Convenzione suddetta a 93 milioni e 600 mila lire.

Il Consiglio d'amministrazione, fatta l'esposizione dei criterii i quali avevano condotto la Commissione parlamentare ad esigere un tale aumento di canone, vi rispose punto per punto, e addimostrò, colla logica delle cifre, quanto la Commissione parlamentare male si apponesse ne' suoi giudizii e nelle sue conclusioni.

Epperò gli azionisti, ponderando bene le ragioni di una parte e dell'altra, deliberarono all' unanimità che non si dovesse ottemperare alle richieste della Commissione; che la Convenzione 14 dicembre 1877, già concordata, dovesse mantenersi integra in tutte le sue parti, senz'altre variazioni di tariffa; che, ove il Governo intendesse di insistere nella domanda fatta dalla Commissione, si autorizzava l'Amministrazione della Regia a disdire la Convenzione, ritornando alle condizioni di tariffa e di composizione tra il Governo e la Società, come prima che si firmasse quest'ultima Convenzione.

L'assemblea, esaurito quest'ordine del giorno, procedette alla nomina di un amministratore mancante.

La scelta cadde sulla persona del comm. Alessandro Casalini, persona nota pel suo ingegno, e per le sue cognizioni finanziarie ed amministrative.

**Casse di risparmio postali.** — Il *Diritto* fa cenno di un provvedimento promosso dall'on. Ministro dei lavori pubblici, e che si riferisce alla facoltà che si darebbe ai titolari di libretti delle Casse postali di risparmio, residenti fuori dei capoluoghi di provincia, a valersi degli Ufficii di posta per riscuotere gli interessi semestrali sui certificati di rendita nominativa del Debito pubblico loro intestata.

Ciò viene fatto in adempimento d'un impegno preso dall'on. Baccarini alla Camera dei deputati, durante la discussione del bilancio definitivo pei lavori pubblici.

Quest'agevolezza, che sarebbe per ora limitata ai certificati non eccedenti duecento lire di rendita annuale, avrà probabilmente principio col prossimo ottobre, cioè colla scadenza semestrale del 3 per cento.

È superfluo far rilevare l'importanza del servizio che si renderà così al pubblico. Basta riflettere che nel solo Consolidato 5 per cento, i titoli nominativi superano il numero di 352,000, e che una metà circa appartiene a persone dimoranti fuori dei capo-luoghi di provincia, le quali dovevano finora recarsi semestralmente al capoluogo per riscuotervi la rata scaduta, oppure incaricarne una terza persona.

La massima parte di esse potrà far capo all' Ufficio di posta, evitando spese e noie non lievi.

**Società industriali ed Istituti di credito** — Con R. Decreto del 5 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 28 detto mese), alla Società austriaca stabilita in Vienna col nome di *Società Austriaca di assicurazioni contro la grandine*, e col capitale nominale di due milioni di fiorini (ital. 4,940,000) diviso in 20,000 azioni da 100 fior. ciascuna, è revocata l'abilitazione ad operare in Italia, a termini del R. Decreto del 29 aprile 1877.

— Con R. Decreto del 6 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Biella col nome di *Banca popolare di Biella e circondario*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 100,000, diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna; è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 5 detto mese (*Gazz. Uff.* del 29) la Società francese per le assicurazioni marittime, fluviali e terrestri, anonima per azioni nominative, sedente a Lione col titolo di: *Compagnie Lyonnaise d'assurances maritimes*, è abilitata ad operare nel Regno a termini del suo statuto, e sotto l'osservanza delle norme speciali contenute nel presente decreto. La Società avrà una sola Direzione in Italia, e per tutti i suoi atti sarà soggetta alle leggi del Regno ed alla giurisdizione dei Tribunali italiani.

**Porto di Viareggio** — Leggesi nella *Gazz. d'Italia*: Sappiamo che l'on. Baccarini ha ordinato all'ufficio del suo Ministero che soprastà al servizio dei porti del Regno, di preparare il progetto di legge per i nuovi lavori da intraprendersi nel porto di Viareggio, per ampliarlo e renderlo in pari tempo più sicuro e più corrispondente ai continui crescenti bisogni della navigazione.

**Uffici postali.** — Col 1° settembre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Lascari (prov. di Palermo), Monteleone di Fermo (prov.ª di Ascoli); Pacentro (prov. di Aquila).

— Per disposizione poi dell'on. Ministro dei lavori pubblici, col 1° ottobre prossimo si aprirà un Ufficio postale anche nei seguenti Comuni:

Civitella d'Agliano (provincia di Roma); Pietrabbondante (id. Campobasso); Pietra Montecorvino (id Foggia); Rovegno (id. Pavia); Sindia (id. Cagliari); Sonnino (id. Roma); Tommaso Natale (id. Palermo).

**Ufficii telegrafici.** — Il 24 agosto p. p. in Bedonia (prov. di Parma), il 25 in Anzi (prov. di Potenza), ed il 29 in Montecatini di Val di Cecina (prov. di Pisa), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Concorso.** — La Camera di commercio ed arti di Bari, avendo impiantata una Scuola commerciale di perfezionamento con Banco-modello, ha bisogno di un Direttore didattico.

Il còmpito del Direttore sarà, oltre il dirigere l'intero insegnamento, quello di reggere il Banco-modello, nel quale saranno praticamente e razionalmente svolte le operazioni commerciali di qualunque natura.

La Scuola è corredata delle cattedre di merceologia — Storia e geografia commerciale — Ragioneria — Economia politica e scienza della statistica, come studii complementari applicati alle industrie, manifatture, commercio e Banche — Diritto commerciale-marittimo, industriale-amministrativo-gabellario, comparati con quelli delle altre nazioni — Letteratura commerciale — Lingue straniere.

Gli alunni debbono aver percorso tutti gli studii tecnici.

A tale Direttore la Camera ha stabilito uno stipendio annuo di L. 6000.

Chiunque intenda aspirare a tal posto deve inviare la sua domanda e i suoi requisiti al presidente della Camera di commercio in Bari, non più tardi del 20 settembre prossimo.

**Congresso internazionale del commercio e dell'industria** — Il Congresso internazionale del commercio e dell'industria riunitosi a Parigi tenne il 24 agosto p. p. la sua ultima seduta, presieduta dal sig. Houette, presidente della Camera di commercio di Parigi.

Tra le risoluzioni che furono votate all'unanimità, si notano le seguenti proposte:

1° Che i monopolii, quando sono utili, non siano però che provvisorii, e sempre posti sotto la sorveglianza dell'Autorità pubblica;

2° Che le spese e le tariffe delle ferrovie siano modificate, allo scopo di facilitare i trasporti;

3° Che la legge non regoli l'interesse del danaro, se non quando non vi ha convenzione formale fra le parti;

4° Che l'esercizio sia abolito per la percezione delle imposte, e che tutte le imposte sieno ricondotte al tipo unico di imposta diretta.

La seconda Sezione ha espresso il voto che la infanzia operaia sia protetta in tutti i paesi.

Dopo una breve allocuzione del comm. Ellena, rappresentante dell'Italia, il quale ringraziò, in nome dei membri esteri, gli organizzatori del Congresso; e dopo un breve discorso del sig. Frédéric Levis, tendente a dimostrare che le Camere sindacali parigine hanno dato prova della loro vitalità, la chiusura del Congresso venne pronunciata.

**Il Congresso sulle privative industriali** — Il Ministro del tesoro, il quale fino alla ricostituzione definitiva del Ministero d'agricoltura industria e commercio tratta una gran parte degli affari riguardanti il commercio e l'industria, ed ha perciò diretto interesse nel Congresso sulle privative industriali che si terrà prossimamente a Parigi, ha delegato il cav Romanelli a rappresentarlo in quell'assemblea, dove siederà, d'altro canto, il deputato Torrigiani, quale delegato del Ministero dell'istruzione pubblica.

**Moneta nuova.** — Una nuova moneta, il dollaro *goloide*, scrive il *Journal des Débats*, fu testè inventata dal signor Hubbel, di Nuova York, e trovasi esposta presso la Commissione monetaria che risiede a Parigi.

Il dollaro *goloide* è una moneta d'oro e d'argento, lega autorizzata dalla Costituzione degli Stati Uniti. Il suo colore assomiglia a quello del platino, non è soggetto ad ossidarsi, e costituisce una moneta forse più durevole che non siano le monete tutte d'oro e d'argento.

Il dollaro *goloide* ha 40 per cento di oro ed un 60 per cento del suo valore intrinseco di argento.

Il valore di questo nuovo dollaro è presso a poco lo stesso di quello del mezzo dollaro di argento, e le sue frazioni hanno le stesse proporzioni.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mercato sempre languido e nullo nei valori ferroviarii anche nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali vennero quotate a 341 e 342; le Obbligazioni relative invece si mantennero ferme a 254.75 e 255 contanti. Negoziati i Boni a 570.75 e 570.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 254.75; quelle della serie B, sul 251.75. — Le Pontebbane sul 388.50. — L'Alta Italia sul 264.

Con pari vicenda, la Borsa di Parigi tenne le Lombarde a 162 e 160; le Obbligazioni relative a 241 e 242; le Vittorio Emanuele a 248 e 252; le Azioni delle Ferrovie Romane a 74; le Obbligazioni a 268 e 265.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima della Miniera carbonifera di Murlo** (*in liquidazione*). — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 11 corr. in Torino, presso la Società per le bonifiche ferraresi, per udire la relazione dello stralciario, per deliberare sui conti, e per comunicazioni importanti.

# Avvisi d'Asta

Il 10 corr. presso il Municipio di Esterzili (prov. di Cagliari), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dall'abitato mette alla cantoniera di Perda Mengiana, della lunghezza di m. 7000.95, per il presunto importo di L. 141,342.74. Deposito interinale L. 11,000 in biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 22,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale Soveria Mannelli-Santa Severina, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la Sella delle Calcare, della lunghezza di m. 324,640. Lavori

da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della parte muraria e vie di accesso al ponte sul torrente S. Giovanni presso Intra, lungo la strada nazionale da Gravellona alla Svizzera, per la presunta somma di L. 82,968. Lavori da eseguire entro 240 giorni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 525 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione di un tratto dell'argine destro di Bruna, sottocorrente alla Casetta Bandinelli, in diminuzione del prezzo di L. 34,388.22, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 14 corr., presso l'Intendenza di finanza di Catania, si terrà una seconda asta (deserta la 1ª), per la costruzione della nuova Dogana di Catania per la presunta somma di 334,000 lire. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale lire 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 30,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio idraulico della bonificazione Pontina in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Linea Pio, per la presunta somma di L. 28,924.05. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Scarpa (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul torrente Spiaggia, per il presunto importo di lire 22,118.66. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Recco (prov. di Genova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada consortile Recco-Fontanabuona, per il presunto importo di L. 88,944.74. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito interinale L. 9000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una variante alla strada nazionale da Sassari a Terranova per Tempio, fra l'accesso sinistro dell'attuale ponte in ferro sul Coghinas e la regione detta Scala Ruja, compresa la costruzione di un ponte in muratura a 3 arcate sul Coghinas stesso, per la presunta somma di L. 172,000. Lavori da eseguire entro due campagne. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla Cona di Pizzi, fra Tiriolo e Gimigliano, conduce alla nazionale di Tiriolo, per il presunto importo di L. 62,313.30. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 6231, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Pegli (prov. di Genova), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada obbligatoria del Varenna, per il presunto importo di L. 48,000. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva lire 8000 in valuta legale o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

30ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercíti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 394,104.50 | 272.55 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 401,830.33 | 277.89 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 7,725.83 | — 5.34 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 11,035,828.66 | 7,631.97 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 12,435,576.18 | 8,599.98 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,399,747.52 | — 968.01 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 134,379.57 | 117.16 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,127.— | 138,095.18 | 122.53 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 20.— | — 3,715.61 | — 5.37 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,23 | 4,065,549.83 | 3,553.09 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,084.60 | 3,924,078.84 | 3,618.00 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 59.63 | + 141,470.99 | — 64.91 |

## Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dall'*11 *al* 17 *giugno* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 470,230.69 | 14,797.10 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 615,376.91 | 19,494.13 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 145,146.22 | 4,697.03 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1878. | 1,649 | 12,338,824.01 | 16,256.86 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 13,258,421.52 | 17,468.44 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 919,597.51 | 1,211.58 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio | | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 6952 | 18,187.47 | 20639 | 25,516.15 | 43,703.62 |
| Bagagli e cani. | 162 | 365.49 | 592 | 446.82 | 812.31 |
| Merci a G.V. .. | 798 | 2.149.94 | 2613 | 2,018.74 | 4,168.68 |
| Merci a P.V. .. | 834 | 6,448.62 | 1235 | 9,360.38 | 15,809.00 |
| Introiti diversi. | » | 220.79 | » | 598.26 | 819.05 |
| Totale L. | 8746 | 27,372.31 | 24479 | 37,940.35 | 65,312.66 |

# ANNUNZI



## REVUE BRITANNIQUE

### REVUE INTERNATIONALE

*Sommaire des matières contenues dans la livraison d'aôut 1878:*

**Histoire contemporaine. — Guerre maritime.** — Le vice-amiral baron Tegetthoff et la bataille de Lissa.
**Economie sociale.** — Histoire de l'Internationale.
**Variétés anecdotiques. — Mœurs parisiennes** - Histoire du Boulevard.
**Etnographie. — Mœurs.** — Le Haidouque bulgare.
**Contes. — Legendes.** — Contes populaires des pays slaves.
**Nouvelles.** — Tim le taciturne.
**Romans.** — La belle harengère (4e extrait).
**Miscellanées - Nouvelles.** - Les gants verts. — Pensées diverses.
**Correspondances de la Revue Britannique.** — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc. etc.*
**Correspondance d'Allemagne** — Une astre politique à son déclin. — Les *nouvelles Zurichoises* de M. Gottfried Keller. — Les peintres allemands à l'Exposition de Paris.
**Correspondance d'Orient.** — - Conséquences immédiates du traité de Berlin. — Question religieuse et question économique. — Le chemin de fer stratégique d'Alexandrette à Erzeroum et le grand transcontinental asiatique. — Diminution dans les recettes de l'isthme de Suez. — Les troupes indiennes à Chypre. — Une lieutenante en premier à Constantinople. — Le commencement de la glissade autrichienne.
**Correspondance d' Italie.** — L'Italie désenchantée et désorientée — Les *Irredenti*. — Un conseil ironique de M. de Bismark — L'Albanie. — La Dalmatie. — Le *Dandolo*. — Le commandant Racchia — Les pérégrinations royales. — Cose del Vaticano.
**Correspondance de Londres.** — Les incertitudes de la paix - Les maladies à Chypre. — Une femme candidat au Parlament. — La statue du capitaine Cook. — M. Gladstone et ses chères études. — L'*Inde et ses voisins*, de M. Andrew. — L'origine des ventes de charité. — Romans nouveaux. — Théâtres, etc...
**Chronique scientifique.**
**Chronique et bulletin bibliographique** — Les suites du Congrès. - Candidatures à la présidence — La manie des places. - Une question de propriété littéraire: la biographie d'E. Scribe. Demande en restitution de manuscrit. — La correspondance de Sainte-Beuve. — *Madgy* - Livres nouveaux - Théâtres: les *Danseuses espagnoles*. - Le grand ballon captif, etc..

# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, e per conto della cessata Società esercente dette Strade Ferrate, i seguenti Materiali fuori d'uso:

**Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:**

**ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc.** . . . . . . . . . . Chilogr. **93,000** circa
**FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli, in stecche, piastre, chiodi, arpioni, ecc.** . . . » **4,086,000** »

**GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . . » 533,000 »**
**Ferro in tornitura e limatura, lamiera di ferro, zinco vecchio, ottone, rame, bronzo da rifondere e piombo in rottami. Quantità diverse.**

**Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO:**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto** . . . . . . . . . . . | Chilogr. | **32,000** | circa |
| **BRONZO in limatura e tornitura** . . | » | **21,000** | » |
| **CERCHI di ferro** . . . . . . . . . | » | **15,000** | » |
| **CERCHI d'acciaio** . . . . . . . . | » | **32,000** | » |
| **FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti da lavoro, lamerino, gratelle ecc.** | » | **208,000** | » |
| **GHISA da rifondere e in limatura e tornitura** . . . . . . . . . . . . | » | **22,000** | » |
| **OTTONE** id. id. | » | **17,000** | » |
| **RAME** id. id. | » | **21,000** | » |
| **ASSI sciolti a gomito e dritti** . . . . | » | **14,000** | » |

**ZINCO, piombo e packfond da rifondere, tubi bollitori di ferro, ruote vecchie in genere, latta vecchia, cordami vecchi, legna in ritagli, pelli e cuoi in ritagli, stracci, tela cerata inservibile, vetrame rotto, crine usato e gomme elastiche. – Quantità diverse.**

---

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

L'offerta pei materiali depositati nei Magazzini della Manutenzione e dei Lavori dovrà essere separata da quella pei materiali depositati nei Magazzini della Trazione e del Materiale. Così pure i depositi di cauzione dovranno essere distinti.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **10 settembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 12 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 agosto 1878.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

La Maison Chaix vient de faire paraître un **Guide-Itinéraire à l'Exposition universelle** que nous recommandons à nos lecteurs. Ce Guide, d'un format portatif et comprenant environ cent pages, dirige le visiteur au milieu de l'Exposition, en lui faisant suivre l'itinéraire le plus convenable pour tout voir sans perte de temps ni fatigue, et en lui signalant, dans chaque classe, les objets les plus intéressants. Un plan colorié, très-complet et assez étendu pour être très-clair, — le tableau des trains qui desservent le Champ-de-Mars, — et d'autres utiles renseignements, complétent ce petit volume, qui nous paraît appelé à rendre de réels services aux visiteurs de l'Exposition. — Prix: **1** fr. **50** c.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 11 Settembre 1878 N.° 37.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *L'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane* (Fine) — *Tramway a vapore Laveno-Varese* — *I lavori pubblici nella penisola dei Balcani* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## L'INCHIESTA SULL'ESERCIZIO

### delle Ferrovie italiane

*(Continuazione e fine — V. N. 36)*

Passiamo ora a dire brevi parole dell'esame fatto dalla vostra Commissione delle disposizioni degli articoli 8, 15 e 16 dello schema di legge, relative al Consiglio di amministrazione ed al personale addetto al servizio della rete suddetta (*Alta Italia*).

Sebbene si tratti di un servizio provvisorio, tuttavia le questioni attinenti alla posizione, che vien fatta a coloro che lo dirigono, ed alla numerosa ed interessante classe degli impiegati che ne eseguiscono le istruzioni e gli ordini, hanno una grande importanza per la naturale influenza che siffatta posizione esercita sul loro zelo e sulla loro attività, e li eccita a concorrere colla loro opera al regolare andamento ed al continuo miglioramento del servizio, locchè si traduce in ultima analisi in minori spese ed in aumento di reddito netto.

Abbiamo già accennato come la Commissione, uniformandosi, del resto, al voto degli Ufficii, proponga che del Consiglio di amministrazione non debbano far parte i membri dei due rami del Parlamento.

Oltre a considerazioni di un ordine più elevato, che, come già si disse, suggeriscono di ammettere questa massima, importa pure ritenere che il Consiglio, di cui si tratta, non deve punto rassomigliare ai Consigli di amministrazione di talune grandi Società, i quali si riuniscono una volta ogni otto giorni per prendere notizia degli affari sociali e deliberare.

Se il Consiglio di amministrazione, instituito coll'art. 5 dello schema di legge, dovesse soltanto soddisfare in questo modo alle sue mansioni, la Commissione è d'avviso che varrebbe meglio farne senza.

Il servizio, che si tratta di dirigere sotto la dipendenza del Ministro dei lavori pubblici, esige, per la sua grande importanza e per la stessa sua indole, *l'opera giornaliera, intelligente, attiva e continua dei singoli membri di quel Consiglio*, i quali potranno ripartirsi con determinati criterii le mansioni e le relative responsabilità, secondo le istruzioni che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze e del tesoro, crederà opportuno di loro impartire.

Quel Consiglio dovrà funzionare come un vero Comitato permanente, onde poter avere continuamente esatta conoscenza delle cose e ponderare gli ordini, che ogni giorno esso dovrà dare al Direttore dell'esercizio.

Con questo concetto, che la Commissione si è fatto, del modo di funzionare e della reale responsabilità del Consiglio di amministrazione, essa deve naturalmente ammettere che i membri del Consiglio stesso hanno da essere retribuiti convenientemente.

Perciò essa è d'avviso che coll'articolo 15 del progetto si debba soltanto stabilire, che i membri del Consiglio di amministrazione percepiranno una indennità da stabilirsi per Decreto Reale, lasciando al Governo di tener conto di quelle altre modalità di riguardi, secondo i diversi casi speciali, sia verso gl'individui, sia nell'interesse del pubblico erario.

Premesse queste osservazioni sulle attribuzioni e sul modo di funzionare del Consiglio di amministrazione, noi vi accenneremo ora quale concetto ci siamo fatti delle facoltà del Consiglio stesso come capo immediato del personale, che forma oggetto delle disposizioni dell'articolo 8.

Col primo comma di questo articolo si stabilisce, che un Direttore dell'esercizio e i Capi di servizio provvederanno all'esercizio della rete, sotto la dipendenza del Consiglio di amministrazione.

La Commissione accetta questa massima, come rispondente alle speciali esigenze dell'indole del servizio di cui si tratta, e come quella che è già sancita dalla esperienza delle grandi Società concessionarie di ferrovie. Essa non si trova però unanime nell'ammettere le disposizioni del secondo e terzo comma dello stesso articolo, in virtù delle quali il Direttore dell'esercizio, il Cassiere centrale, il Ragioniere centrale e i Capi di servizio sarebbero nominati per Decreto Reale, sentito il Consiglio di amministrazione, mentre le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti sarebbero fatte per decreto ministeriale, sentito egualmente il Consiglio di amministrazione.

La Commissione, meno il suo relatore, pensa che i Capi-servizio non abbiansi a nominare per Decreto Reale, ma soltanto per decreto ministeriale, sentito il Consiglio di

amministrazione, e che il rimanente degli impiegati siano nominati e promossi dal Consiglio di amministrazione, sentito il Direttore.

Questo avviso è conforme al concetto, che gli onorevoli colleghi del relatore si sono fatti delle funzioni di quel Consiglio nell'azienda ferroviaria di cui si tratta.

Il relatore crede invece che, attesa la rilevante dose di responsabilità che incombe ai Capi-servizio, la proposta ministeriale di farli nominare con Decreto Regio risponda meglio alla loro posizione ed agli stessi interessi del servizio.

Il relatore è pure d'avviso, che le nomine e le promozioni di tutti gli altri impiegati ed agenti siano fatte per decreto ministeriale, sembrandogli che in questo modo si possa anche avere riguardo per quegli impiegati che ripetono la loro prima nomina da un Decreto Reale, mentre per altra parte la posizione, che verrebbe fatta a tutto il personale nominato per decreto ministeriale, sarebbe più conforme al disposto dell'ultimo capoverso dell'art. 27-*ter* della Convenzione di Basilea, al quale appunto si riferisce l'ultimo comma dell'art. 8 del progetto.

Ora il suddetto art. 27-*ter* è del tenore seguente:

« La Società consegnerà al più presto l'elenco del personale, che si trova attualmente al servizio ordinario delle Strade ferrate contemplate dalla presente Convenzione, coll'indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendii.

« Dopo la firma del presente contratto, le nomine e promozioni nel personale ordinario saranno fatte d'accordo col Governo.

« Alla presa di possesso delle linee cedute, il Governo, senza assumere alcun impegno speciale, assumerà il personale in servizio ordinario, di cui nel presente articolo, salve le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendii degli impiegati, che siano la conseguenza dei nuovi organici che fossero stabiliti dal Governo ».

Il concetto a cui s'informa quest'articolo, il quale è ora alla vigilia di ricevere la sua effettiva applicazione, è evidentemente questo, che, col verificarsi il fatto della presa di possesso delle linee cedute, il personale ha il solenne affidamento che la sua sorte è affidata all'alta imparzialità ed ai sentimenti di giustizia del Governo, e che i provvedimenti che lo riguardano sarebbero fatti dal Governo.

A questo concetto sembra essersi inspirato il Ministero col proporre le disposizioni dei due ultimi comma dell'art. 8.

Per queste considerazioni, il relatore della Commissione crede che, anche a fronte di un provvedimento provvisorio, la proposta di attribuire al Consiglio di amministrazione la facoltà di nominare tutti gli altri impiegati ed agenti, sia contraria al solenne affidamento dato al personale, di cui si tratta, colla citata disposizione dell'art. 27-*ter* della Convenzione di Basilea.

La Commissione si astiene dall'entrare in altre considerazioni, relative all'applicazione delle norme che ora regolano l'ammissione a posti retribuiti nel personale medesimo, alle disponibilità ed alle ammissioni a riposo. Essa confida che il Governo veglierà ad una retta applicazione di quelle norme, che hanno tanta parte nel buon andamento del servizio, e le riformerà, ove occorra,

La Commissione non può lasciare la questione del personale della rete dell'Alta Itolia senza soggiungere, come la provvisoria ingerenzo del Governo nel regolare la nomina e le promozioni del personale medesimo non possa stabilire un precedente suscettibile di compromettere gli interessi del pubblico erario; poichè quel personale si assicura la posizione dei suoi vecchi giorni con una speciale *Cassa delle pensioni*, alimentata:

1° Di ritenute sugli stipendii degli impiegati compartecipanti;

2° Da un contributo per parte della Società;

3° Dai lasciti e dalle donazioni, che vengono fatte a favore della Cassa;

4° Dal ricavo dell'impiego dei fondi.

La Commissione ha creduto necessario di informarsi quale sia oggidì la situazione di questa interessante istituzione, la cui gestione dovrà essere diretta dal Governo durante il periodo dell'esercizio provvisorio della rete dell'Alta Italia, ch'esso assume.

Dal resocouto dell'anno 1877 della *Cassa-pensioni*, che conta 16 anni di esistenza, risulta che al 31 dicembre 1877, il numero degli impiegati compartecipanti ascendeva a 17,354.

I proventi della *Cassa*, durante il 1877, ascesero alla totale somma di L. 2,312,194.70, così composti:

| | | |
|---|---|---|
| Ritenute del 3 per cento | L. | 643,575.61 |
| Dodicesimi ritenuti sugli aumenti di stipendio | » | 49,349.25 |
| Contributo della Società | » | 643,575.61 |
| Prodotti dell'impiego dei fondi | » | 856,711.48 |
| Prodotti diversi | » | 118,982.75 |
| Totale | L. | 2,312,194.70 |

Le spese salirono a L. 456,553.23, di cui:

| | | |
|---|---|---|
| Per pensioni | L. | 435,125.32 |
| Per soccorsi | » | 19,408.— |
| Per rimborso di ritenute | » | 2,019.91 |
| Totale | L. | 456,553.23 |

Alla stessa epoca, il fondo della *Cassa-pensioni* si componeva di:

| | | |
|---|---|---|
| Numero 34,138 Obbligazioni 3 per cento della Società pel prezzo di acquisto | L. | 8,671,965.61 |
| Numero 1310 Obbligazioni 5 per cento della Pontebba pel prezzo di acquisto | » | 445,489.50 |
| Numero 560 certificati di L. 430,710 di Rendita italiana 5 per cento pel prezzo di acquisto | » | 6,515,699.50 |
| Numero 5 cartelle del Prestito Nazionale 1866, del valore nominale di L. 20,000 caduna, deduzione fatta di 15 ammortamenti | » | 21,233.76 |
| Interessi maturati alli 31 dicembre 1877 sulle Obbligazioni | » | 235,312.70 |
| Rimanenza di cassa alli 31 dicembre 1877 in titoli da riscuotere | » | 89,229.83 |
| Idem in danaro | » | 21,731.02 |
| Totale eguale del Fondo pensioni | L. | 16,000,661.92 |

Come si scorge da queste cifre, la situazione della *Cassa-pensioni* è tale, da assicurare il suo avvenire e da meritare tutto l'interessamento del Governo (*).

*Art.* 10.

Con questo articolo si dà al Consiglio di amministrazione la facoltà di devenire o delegare il Direttore dell'esercizio a devenire a definitivi componimenti amichevoli coi terzi nelle questioni dipendenti dall'esercizio, per mancanza di merci, avarie, ritardi e simili.

La Commissione aderisce volentieri a questo sistema, che permette di sbrigare, a misura che si presentano, le numerose questioni, cui danno luogo i trasporti ferroviarii.

Essa crede però di chiarire qui un dubbio, che potrebbe essere sollevato dalla condizione in cui l'esercizio provvisorio governativo mette lo stesso Governo in faccia al pubblico.

Il Governo, assumendo questo esercizio, deve naturalmente assumere anche tutti gli obblighi, che, a termini delle vigenti leggi, incombono a chi esercita l'industria dei trasporti per ferrovie.

Perciò, nelle grandi come nelle piccole questioni dipendenti dall'esercizio che sarà fatto dal Governo, rimane inteso che siffatte questioni, quando non possano essere composte in via amichevole, saranno risolte secondo le norme del diritto comune.

*Art.* 11.

Col primo comma di questo articolo, il Ministero propone di stabilire che le tariffe e le relative condizioni fondamentali, che ora si trovano in vigore pei trasporti sulle ferrovie di cui trattasi, prenderanno la denominazione di tariffe normali, e non potranno essere aumentate che per

(*) V. Resoconto pubblicato nel *Monitore* N. 21 a. c.
LA RED.

legge, salvo il disposto del successivo articolo 12. E col secondo comma si prescrive che una modificazione generale delle tariffe suddette al di sotto dei massimi normali non potrà essere fatta che per Decreto Reale.

La Commissione aderisce a queste proposte.

Le tariffe ora in vigore sulla rete dell'Alta Italia datano dal 1872, epoca in cui se ne fece la revisione, e ripetono la loro origine dalle Convenzioni del 1865.

Trattandosi di cosa di sì grande importanza per il pubblico, e particolarmente perchè l'applicazione di quelle tariffe è provvisoriamento affidata al Governo, la Commissione crede indispensabile che le tariffe e le relative condizioni fondamentali, menzionate nel primo comma dell'art. 11, vengano pubblicate *in extensum* sulla *Gazzetta Ufficiale* nei primi otto giorni dopo la promulgazione della presente legge.

Perciò essa vi propone di aggiungere una speciale disposizione al suddetto articolo.

La Commissione confida intanto, che il Ministero si adoprerà efficacemente acciò la Giunta d'inchiesta esamini da tutti i suoi lati la grave questione sulle tariffe ferroviarie.

La proposta, che forma oggetto del terzo comma dell'art. 11, colla quale si dà facoltà al Governo di addivenire a Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni ferroviarie, venne lungamente discussa dalla Commissione, la cui attenzione fu particolarmente chiamata su questo argomento da numerose petizioni di Comuni e di altri enti morali appartenenti al Consorzio interprovinciale veneto, tendenti ad ottenere che, nei riguardi del transito, tutte le ferrovie italiane siano considerate, quanto alle tariffe differenziali, come una sola rete, e che tale trattamento sia, senza ritardo, applicato alle ferrovie possedute da quel Consorzio.

Intorno alla questione di massima di dare al Governo la facoltà di addivenire a Convenzioni di servizio cumulativo con altre Amministrazioni ferroviarie, la Commissione riconosce la necessità di risolverla in senso affermativo, poichè soventi le esigenze del traffico sono tali, da rendere necessarii pronti provvedimenti, pei quali poco si presta la procedura parlamentare.

Ammettendo questa necessità, ne viene la conseguenza di autorizzare eziandio il Governo a fare quelle parziali modificazioni delle tariffe, che possono agevolare la stipulazione delle Convenzioni di servizio cumulativo, e promuovere lo sviluppo del traffico insieme all'aumento dei prodotti.

In occasione dell'esame di quest'articolo, la Commissione ha pure esaminato con molta attenzione una domanda delle rappresentanze del Consorzio interprovinciale veneto, tendente ad ottenere che, per l'applicazione delle tariffe differenziali, la linea Vicenza-Treviso sia considerata come facente parte della rete principale dello Stato.

La Commissione ha considerato questa domanda dal triplice punto di vista degli interessi economici del paese e dello Stato, non che dei riguardi che quel Consorzio merita, come una delle più lodevoli manifestazioni dello spirito d'iniziativa di enti morali di associare le loro forze per la costruzione e l'esercizio di ferrovie, senza troppo chiedere al concorso dello Stato.

Nei riguardi degli interessi economici del paese, è stato osservato che vi si soddisfa nei dovuti limiti, quando chi spedisce le merci ha dalle disposizioni, che reggono i trasporti sulle ferrovie dello Stato, la piena libertà di scegliere la via più conveniente per le sue spedizioni; e che quando questa via non è designata dal mittente, la spedizione si fa per la via meno costosa.

E rispetto alle esigenze dello Stato, si notò dalla maggioranza della Commissione non potersi considerare come fondata la domanda del suddetto Consorzio, imperocchè in questo caso il benefizio del Consorzio medesimo andrebbe a tutto danno dello Stato.

Finchè il commercio preferisce le linee governative solo perchè vi sono applicate le tariffe differenziali estese a tutta la rete dello Stato, il Consorzio non ha diritto a dolersene.

Ora, siccome l'adozione della massima invocata dal Consorzio potrebbe riuscire assai nócevole agli interessi dello Stato per la soluzione di altre questioni analoghe, la maggioranza della Commissione non può a meno di preoccuparsi di somigliante eventualità.

Essa crede quindi necessario di affermare che le facoltà che si danno al Governo colle disposizioni del 3° comma dell'articolo 11, abbiano da essere applicate in modo da non pregiudicare gli interessi dello Stato, e che perciò sia il caso di chiarire con un'aggiunta al suddetto comma, che ivi s'intende di alludere al traffico ed ai prodotti delle linee dello Stato.

Per altra parte, la Commissione unanime riconoscendo volentieri che quel Consorzio merita particolari riguardi, essa crede che questi debbano ricercarsi nel riscatto della linea Vicenza-Treviso per parte dello Stato, essendo questa la sola soluzione ragionevole della questione di cui si tratta: soluzione che la Commissione raccomanda al Governo.

Intorno al disposto dell'ultimo comma dell'articolo 11, la Commissione non ha altro da osservare, se non che sembra che la facoltà di stabilire tariffe internazionali di transito e di concorrenza debba essere riservata al Ministro dei lavori pubblici. Perciò essa vi propone di modificare il comma in questo senso.

*Art.* 12.

Con questo articolo, il Ministero propone di estendere alle linee venete, che fanno parte della rete riscattata dell'Alta Italia, il pareggiamento delle tariffe stabilito per le linee della Lombardia e dell'Italia centrale, e di autorizzare il Governo a fare, colle riforme di tariffe che crederà opportune, i provvedimenti necessarii per compensare, in tutto od in parte, le diminuzioni di proventi che saranno per derivare dal suddetto pareggiamento (*).

La Commissione aderisce unanime a questa proposta, che è un semplice atto di giustizia.

Essa si preoccupò poi del miglior modo di assicurare allo Stato un compenso di quei minori proventi, senza arrecare una perturbazione troppo sensibile nella economia delle tariffe oggidì in vigore.

A quest'uopo, la Commissione avrebbe voluto studiare cotesta questione nei suoi particolari; ma il tempo essendole venuto meno, essa si limita a raccomandare al Governo di fare accurati studii su questo argomento prima di provvedere, esprimendo ad un tempo l'avviso che, in ogni caso, le variazioni alle tariffe non abbiano mai ad avere per conseguenza di assicurare allo Stato un provento maggiore di quello che le variazioni stesse gli farebbero perdere.

Cotesti studii sono tanto più necessarii, inquantochè, malgrado le varie Convenzioni stipulate dal Governo dal 1860 in poi con Società concessionarie della costruzione e dell'esercizio di grandi reti di strade ferrate, non si è mai creduto opportuno di procedere ad un razionale ed esteso accertamento di tutti quei fatti economici, che hanno tanta influenza sul movimento del traffico, e che possono gettare molta luce sulle questioni attinenti alla forma delle tariffe ferroviarie, alla classificazione delle merci ed ai relativi prezzi di trasporto.

Al Parlamento non vennero mai presentati i risultati di un simile largo accertamento; le tariffe sino ad oggi approvate, sebbene siano la conseguenza di accurati studii per parte dell'Amministrazione delle Società autorizzate ad applicarle, non presentano quell'insieme armonico, che deve soddisfare alle diverse esigenze delle odierne condizioni economiche del paese.

La importanza e la influenza delle tariffe pei trasporti ferroviarii sullo svolgimento della pubblica ricchezza, furono in altri paesi altamente apprezzate, non meno di ciò che lo siano state le tariffe doganali, come lo provano le varie inchieste parlamentari ordinate nella sola Francia.

In Italia, dove il provento lordo dell'esercizio delle grandi reti ferroviarie supera l'annua somma di 150 milioni, sembra che la questione non meriti minore attenzione.

Queste considerazioni consigliano il relatore della Commissione ad accennarvi, come nell'ultima inchiesta parlamentare, che ebbe luogo in Francia, quasi esclusivamente

(*) Com'è noto, questo provvedimento entra in vigore col giorno d'oggi (11). (La Red).

sulla questione delle tariffe pei trasporti ferroviarii, sia stata riconosciuta la necessità d'instituire un *Comitato consultivo* del traffico e delle tariffe, composto di persone competenti e famigliari colla pratica di siffatte questioni.

Perchè questo sistema non potrebbe essere imitato anche da noi, in modo che in un simile Comitato sia largamente rappresentato l'elemento industriale, agricolo e commerciale?

Non vi pare questo un mezzo di meglio soddisfare alle legittime esigenze del paese, in una questione così grave e complessa?

La Commissione raccomanda al Ministero di esaminare la cosa, e di vedere come questo concetto possa essere attuato.

*Art.* 13.

A questo articolo la Commissione propone una semplice modificazione nel senso di stabilire, che le determinazioni del Ministro dei lavori pubblici riguardo agli orarii dei treni viaggiatori e misti e dei treni merci con viaggiatori, ed alla classificazione dei treni stessi, abbiano luogo sulla proposta del Consiglio di amministrazione.

*Art.* 16.

L'esame di questo articolo ha sollevato in seno alla Commissione due ordini di questioni.

Anzitutto, la Commissione avrebbe desiderato di conoscere in modo particolareggiato quali saranno, e quali limiti avranno, nel concetto del Ministero, le responsabilità del Consiglio di amministrazione, ed incaricò il suo relatore di sentire su questo proposito l'onorevole Ministro dei lavori pubblici; il quale osservò come la natura delle attribuzioni, che con questa legge si daranno a quel Consiglio, segnerà per sè stessa l'indole delle responsabilità del Consiglio stesso; e riguardo al limite di queste responsabilità, l'onorevole Ministro fece osservare non potere siffatto limite essere stabilito che in seguito ad un accurato esame dell'attuale ordinamento del servizio di cui si tratta, e degli obblighi che la legge sulla Contabilità generale dello Stato impone al Governo nel tracciare le norme per la provvisoria gestione di questo servizio. Onde si è appunto per avere agio di fare questo esame, che all'articolo 16 del progetto il Ministero propone di definire la materia col Regolamento per la esecuzione della legge.

L'altra questione, di cui la Commissione pure si preoccupò, deriva dal tenore dell'articolo in discorso, nell'ultima parte del quale si dice che col Regolamento *saranno eziandio stabilite le particolari norme, secondo le quali il Consiglio di amministrazione e gli Ufficii da esso dipendenti dovranno procedere all'adempimento delle proprie attribuzioni e nei rispettivi rapporti.*

La Commissione desidera che con queste espressioni non si intenda riconoscere la necessità pel Ministero di scendere ad impartire col Regolamento minute norme per il servizio, le quali possano eccedere i limiti di provvedimenti d'ordine provvisorio.

Per evitare una simile interpretazione, la Commissione propone di modificare l'articolo 16 nel senso, che non si parli di norme, e di dire che le rispettive responsabilità del Consiglio di amministrazione e di tutti gli Ufficii da esso dipendenti saranno dal Regolamento determinate nell'adempimento delle rispettive attribuzioni e nei loro rispettivi rapporti.

*Art.* 17 e 18.

La Commissione non ha nessuna osservazione di qualche importanza da segnalare alla vostra attenzione intorno alle disposizioni degli articoli 17 e 18, dei quali non ebbe ancora occasione di trattenervi nelle pagine che precedono.

La semplice lettura di quegli articoli basta per farne apprezzare la portata. Essa si limita a proporvi una variazione nell'art. 18, onde coordinarlo col tenore dell'art. 6, relativamente alla forma del bilancio dell'azienda ferroviaria affidata provvisoriamente al Governo.

Con questo cenno, noi poniamo fine alla esposizione dei motivi pei quali vi proponiamo l'approvazione del presente progetto di legge, colle modificazioni che l'esame di esso ci ha suggerito.

La maggioranza della Commissione confida che, vista, da una parte, la grande importanza del problema che si tratta di risolvere, e dall'altra parte la necessità assoluta di provvedere alla immediata presa di possesso ed all'esercizio della rete dell'Alta Italia, di cui scade l'affitto col finire del corrente mese (*giugno* 1878), voi non negherete i vostri suffragi alle proposte che essa ha l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni.

(*Segue il testo della legge, già approvata e promulgata*).

## *TRAMWAY* A VAPORE LAVENO-VARESE.

Abbiamo già fatto cenno in questo giornale della domanda presentata dal sig. ragioniere Marcello Mazzoni di Milano alla Deputazione provinciale di Como per ottenere la concessione dell'impianto ed esercizio di un *tramway* con trazione a vapore sulla strada provinciale fra Laveno e Varese, cogli eventuali successivi prolungamenti da Varese a Como e da Como a Lecco.

Ora ci è grato annunziare che la prefata Deputazione provinciale, avendo trovato di accogliere favorevolmente tale domanda, decise di porla all'ordine del giorno della prossima tornata ordinaria del Consiglio provinciale, che incomincierà col 23 del corrente mese.

In questa circostanza possiamo fornire ai nostri lettori alcuni dati sul nuovo progettato *tramway*.

Il tronco di strada provinciale Laveno-Varese ha una lunghezza di 22 chilometri ed una larghezza normale fra gli 8 ed i 9 metri, con pendenze che raggiungono, presso Luinate ed al Sasso di Gavirate, il 60 per 1000. Il *tramway* avrebbe principio al porto lacuale di Laveno; e dopo aver toccati i Comuni di Cittiglio, Gemonio, Coquio, Gavirate, Comerio, Barasso, Luinate, Casciago e Masnago, entrerebbe in Varese, per quivi collegarsi in seguito colle altre progettate linee Varese-Como e Como-Lecco.

Idea dei compilatori del progetto sarebbe di adottare per questo *tramway* lo scartamento di 1 metro, come si usa con successo in Francia ed in Germania sulle linee a forti pendenze. Con uno scartamento così ridotto, oltrecchè si verrebbe a lasciare maggiore spazio libero al carreggio ordinario su quelle strade assai battute, si rende più economico l'impianto e l'esercizio della linea, si fa possibile di restringere maggiormente i raggi delle curve e diminuire il peso lordo delle locomotive: questioni tutte che hanno grandissima importanza sull'esito finale di simili intraprese.

Se il progetto, di cui ci occupiamo, e che fu diligentemente studiato in ogni suo particolare, verrà, come non è a dubitarsi, attuato, si inizierà anche in Italia la costruzione di quelle ferrovie economiche di montagna, dalle quali soltanto le ricche regioni ai piedi delle Alpi e degli Appennini ponno ripromettersi serii ed immediati vantaggi.

Questa vitalissima questione delle ferrovie di montagna può ormai dirsi risolta all'estero, dopo gli esempi di linee esercite utilmente e con piena sicurezza su lunghe rampe di 50, 60 e fin 70 millimetri per metro, con macchine ordinarie, senza speciali organi di aderenza. La ferrovia economica da Lausanne a Echallens, a scartamento di 1 metro, ha una rampa del 40 per 1000 per una tratta di 600 m., ed è esercita con locomotive di 8 tonn.; quella da Enghien a Montmorancy ha una rampa del 45 per 1000, lunga 1200 m.; quella da Wödensweil ad Einsilden ha una rampa del 50 per 1000, per una lunghezza di quasi 3 chilometri; quella dell'Uetliberg è per 800 m. in rampa del 70 per 1000; un'altra nell'Aisne sale fino al 75 per 1000.

In questi ultimi tempi poi, le macchine per *tramways* si perfezionarono talmente dal lato della sicurezza ed economia di esercizio, da lasciar intravedere un felice avvenire anche per quelle linee sulle quali, pochi anni or sono, non si sarebbe nemmeno pensato che avesse potuto correre la locomotiva.

A maggior ragione quindi non possono mancare di ar-

ridere le più brillanti sorti al *tramway* Laveno-Varese, che attraversa un territorio così ricco per popolazione ed industria, e che è destinato a riunire il Lago Maggiore a Varese, luoghi tanto frequentati da villeggianti e forestieri.

## I LAVORI PUBBLICI
### nella penisola dei Balcani

Da una recente relazione ufficiale sopra importanti lavori prossimi ad eseguirsi nella monarchia austro-ungarica, il *Moniteur des intérêts matériels* ricava i seguenti ragguagli, che noi volentieri traduciamo a lume dei nostri lettori, cui possono interessare.

Tra i lavori progettati si citano i seguenti:

I. La sostituzione del *Bac* ora esistente sulla Drava, ad Eszeg, con un ponte di ferro, calcolato, comprese le fondazioni, per fior. 800,000. È specialmente il governatore militare della Croazia-Slavonia, che insiste su tale cambiamento per motivi strategici. Il lavoro sarà fatto a spese del Governo e della Società ferroviaria Alföld-Fiume, residente a Pest.

II. Da lungo tempo si parla di sostituire con ponti di ferro tutti i ponti attuali di legno delle ferrovie esercite dalla suddetta Società Alföld-Fiume. Lo stesso avverrà pei ponti in legno delle linee appartenenti alla Società ferroviaria Kaschau-Oderberg, di cui è direttore il visconte De Maistre.

È ben vero che le officine di costruzione delle Ferrovie Reali Ungheresi dello Stato (*König. Ungarenstaatseisenbahn)*, presso la Stazione di Losonizcs-Bahnfof, a Pest, cercano assicurarsi tutti i lavori di questo genere; ma tale progetto non può effettuarsi. Primieramente, codeste officine non sono in grado di assumere tale impresa, in concorrenza colle officine straniere. In secondo luogo, codeste officine, costrutte con grande spesa dallo Stato, sono tutte perdenti, ed il Governo cerca di venderle. Già l'anno scorso la Società John Cockerill fu in trattative per prendere in affitto, a modico prezzo, una fabbrica d'acciaio situata a Dios-Gyor presso Miskolcz, che costò parecchi milioni di fiorini.

III. Le ferrovie dei Confini militari della Croazia-Slavonia saranno in breve poste all'asta. Sette milioni di fiorini provenienti dalla vendita delle foreste dei Confini stessi sono all'uopo disponibili; ed il resto del capitale necessario sarà, dicesi, ricavato dalla medesima fonte.

Ecco le linee di cui si tratta:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Vinkovce-Brod (*) | chil. | 65 | calcolati fior. | 4,255,000 |
| Vinkovce-Mitrowitz | » | 70 | » » | 4,620,000 |
| Vinkovce-Vinkova-Dalja (*) | » | 30 | » » | 2,200,000 |
| Brod-Gradis-Syssek | » | 136 | » » | 9,000,000 |
| Syssek-Karlstadt | » | 98 | » » | 8,450,000 |
| Totale (circa) | chil. | 400 | Fr. | 28,525,000 |

Le rotaie dovendo pesare da 31 a 35 chilog. al metro corrente (secondo il tipo che verrà adottnto), il chil. corrente di binario esigerebbe, tenendo conto dei binarii di servizio e di rifugio, circa 80 tonn. di rotaie. Si arriva così, per le ferrovie dei Confini militari, ad un peso complessivo di 32,000 tonn. di rotaie.

(*) Queste due linee furono già poste all'asta sino dal 31 agosto p. p.

La legge per la esecuzione di queste ferrovie fu votata l'anno scorso, ed i progetti sono in gran parte tracciati.

IV. Il giornale *Pester-Lloyd* del 16 giugno scorso perora affinchè delle 3 ferrovie destinate a collegare la monarchia austro-ungarica coll'Oriente (Salonicco, Sofia, Costantinopoli), la linea Pest-Semlino-Belgrado-Alexinatz ecc. sia costrutta per la prima. La fonte a cui s'inspira codesto giornale, ch'è semi-ufficiale, dà gran peso alla sua opinione; e, del resto, esso sostiene benissimo la sua tesi.

Dal canto suo, il Governo serbo avrebbe preso, verso il conte Andrassy, l'impegno di terminare in 3 anni le seguenti linee:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Belgrado-Alexinatz | chil. | 225 | |
| Alexinatz-Nisch | » | 30 | |
| Nisch-Pirot | » | 30 | verso Sofia e Costantinopoli |
| Nisch-Leskovatz | » | 60 | verso Prischtina e Salonicco. |
| Totale | chil. | 345 | |

Il collegamento di Pest a Belgrado con una ferrovia potrebbe farsi in tre maniere:

*a*) Colla costruzione del tronco da Gross-Kikinda a Pancsova e Belgrado (135 chil.); l'esecuzione in questo senso metterebbe tutto il traffico in mano alla potente Società I. R. Austriaca delle Ferrovie dello Stato, la quale possiede già una rete enorme in Austria ed Ungheria; e favorirebbe specialmente le popolazioni situate tra Kikinda-Pancsova, tutte di razza serba o *racziana* (chiamata con questo nome *Racz* dai soli Magiari). Ma i Serbi godono poche simpatie presso gli uomini che sono al potere in Ungheria (*).

*b*) La linea costrutta da Pest a Bazias, appartenendo alla potente Società citata più sopra, non sarebbe utilizzata che sino a Szegedino; e la linea costrutta dalla Società Alföld-Fiume lo sarebbe da Szegedino a Maria-Theresiopel. Resterebbe da costruire il tratto Theresiopel-Karlovic-Semlino-Belgrado, che ha una lunghezza di 180 chil. Pest-Theresiopel si farebbe più tardi.

*c*) Finalmente, colla costruzione della intera linea di Pest-Theresiopel-Karlovic-Semlino-Belgrado, che ha la lunghezza di chil. 165 + 180 = 345.

Ed è quest'ultima soluzione che appoggia il *Pester Lloyd*.

L'esecuzione del progetto *b* esigerebbe 14,400 tonn. di rotaie, quella del progetto *c* 26,800 tonn. — un materiale considerevole. Ciascuna di queste due linee richiederebbe poi due grandi ponti metallici di 400 a 500 m., l'uno sul Danubio presso Karlovic, l'altro sulla Sava tra Semlino e Belgrado. Se si costruissero questi ponti a doppio binario, essi assorbirebbero, per la superstruttura e pei cassoni di fondazione, circa 6,000 tonn. di ferro laminato e rigato, di un valore di molto superiore a quello delle rotaie.

La linea Belgrado-Alexinatz ha 225 chil. di lunghezza, ossia 18,000 tonn. di rotaie, con quattro grandi ponti di 100 a 200 m. sulla Morava; oltre il materiale fisso e mobile.

La linea Alexinatz-Nisch-Prischtina, 185 chil., 14,800

(*) Vegganṣi, a questo proposito, i giornali di Vienna, il processo del deputato Miletics, ecc. — Il Comitato aveva stabilito di costruire a proprie spese il tronco da Gross-Kikinda a Gross-Besverch, città importante situata a mezza strada da Pancsova. Ma a Pest si si oppose!

tonn.; quella di Nisch-Pirot-Sofia-Tatarbazadschik, 305 chil., 24,000 tonn.

La linea da Mitrovica a Uskinbeta e Salonicco è costrutta: essa misura 400 chil. circa.

Egli è evidente che, per tutte queste linee, le rotaie, i ferri ed i materiali belgi possono entrare in lotta. Il *Moniteur des intér. matér.* eccita quindi gl'industriali e gl'imprenditori belgi ad approfittare dell'occasione.

I lavori sovraindicati traversano i territorii dell'Ungheria, della Serbia, della Bulgaria e della Rumelia. Il territorio ungherese sarà il più disputato, e tutte le influenze nazionali si uniranno a rilevare l'industria ungherese ammalata, accordandole la preferenza.

Ma per le ferrovie serbe, e specialmente per la linea Belgrado-Alexinatz-Nisch-Pirot verso Sofia, di circa 285 chil., e Nisch-Leskovatz verso Salonicco, di 60 chil., la concorrenza è aperta al Belgio. La Serbia è per il Belgio un paese nuovo, in cui bisogna affrettarsi a farsi vedere, tanto più che le ferrovie da costruire in codesti paesi raggiungerà forse una estensione di 350 chil.

Lo Stato serbo sarà ricco, allorchè le ferrovie gli permetteranno di procurar valore ai prodotti naturali del proprio suolo, che attualmente mancano di mezzi di trasporto. Vi sono possessi, magnifiche foreste, buone miniere di piombo argentifero, monopolii produttivi ch'esso può alienare, e finalmente un fertile territorio agricolo. Le ferrovie sono dunque indispensabili per lo sviluppo di questa ricchezza nazionale.

Il trattato di Berlino non disse probabilmente l'ultima parola per l'avvenire della Serbia. Belgrado diverrà il centro ed il cuore della razza serba, che non è tutta rinchiusa entro i confini del Principato.

— Il *Pester-Lloyd* aggiunge poi in modo definitivo che la concessione relativa alla costruzione della linea strategica da Dalja a Brod è stata data all'imprenditore Armin Schwarz, il quale si è impegnato a consegnare la linea pel 20 novembre 1878 in istato di esercizio, ed interamente compiuta nell'ottobre 1879, sotto pena di perdere la cauzione di 100,000 flor. depositata al Ministero delle vie di comunicazione, e di dover pagare inoltre un'ammenda di 10,000 flor. per ogni giorno di ritardo.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 10 settembre.

Viva pure l'Italia irredenta, e viva soprattutto chi vuole e sa redimerla, non già colle voci alte ed a suon di mani sulle pubbliche piazze, ma a forza di perseverante energia di lavoro, strappandola alla devastazione ed alla peste dell'acqua paludosa! Vivano i 30 mila ettari d'Italia già irredenta nelle valli ferraresi, evviva la benemerita Società Italiana delle bonifiche, che volle e seppe risanarle e restituirle alla coltura, solennizzando in questi giorni a Codigoro l'opera veramente grandiosa e mirabile! Non è mio cómpito farvene oggi la descrizione, supponendo assai probabile ne abbiate già ricevuto speciale rapporto; oltrecchè le bonifiche delle valli ferraresi non è soggetto nuovo per gli associati del *Monitore* (V. le *Notizie diverse*).

Oso, al contrario, supporre che non tutti, rovistando pure nella propria memoria, avranno trovato nota intorno all'Aleotti, del cui nome vuotamente risuonano i giornali di questi giorni, per essersi trasportate le sue ceneri da Ferrara ad Argenta, suo paese nativo, con pompa magna, e coll'intervento dell'on. Ministro del lavori pubblici, dopo la solenne sua visita alle suddette bonifiche ed al nuovo Canale di Volano. Ed io stimo veramente degno di tanta onoranza l'Aleotti Giovan Battista, perchè, col solo aiuto del suo *velle fortiter*, incominciò col portare sulle spalle la secchia di calce al proprio maestro muratore, e morì architetto, idraulico, matematico e scrittore egualmente illustre. La cittadella di Ferrara è opera sua, eseguita per incarico del Papa Clemente VIII; e disegnò e condusse a termine in un anno l'ancora celebre teatro Farnese di Parma. A Modena, a Mantova, a Padova ed a Venezia si riscontrano monumenti dovuti al suo lavoro ed al suo disegno; e pubblicò pregevolissimi scritti d'idrostatica dopo le terribili inondazioni, che al principio del 17° secolo devastarono le provincie di Ferrara, di Bologna e tutte le Romagne. Inoltre tradusse e commentò un'opera di Erone di Alessandria intitolata *La Pneumatica*, dove si trovano descritte le ingegnose macchine mosse dall'azione dell'aria, in uso presso gli antichi.

Nacque da umilissima famiglia in Argenta nel 1546, e morì a Ferrara nel 1636. L'Aleotti è un altro splendidissimo esempio del *volere è potere*. —

Che il patriarca Giacobbe, sognando la scala le cui estremità toccavano la terra ed il cielo, e lungo cui salivano e scendevano gli angeli, abbia inteso di profetare le moderne ferrovie funicolari, colle quali si superano già tali altezze e tali pendenze, da' farci ritenere a momento a momento possibile davvero *digito coelum attingere*, nel senso reale e non traslato della frase ciceroniana? E il più meraviglioso si è, che si vuol giungere a toccare il cielo col dito stando, colla maggiore sicurezza della propria salute, mollemente sdraiati sopra una soffice poltrona *en partie carrée*. Così, intanto che qualche ingegnere studierà una linea conducente per lo meno alla luna, si costruirà quella che ci porterà sino al Vesuvio nella dilettosa e confortevole maniera da me descrittavi testè. Vi annunziai, infatti, la settimana scorsa che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne approvò il disegno presentato dal signor E. E.Oblieght, e ve ne fornirò oggi alcuni particolari,

La nuova strada ferrata, lunga 840 m., percorrerà un piano inclinato a 45°, vale a dire che avrà una pendenza del 50 per cento, la più ardita che siasi sinora immaginata; onde tra le due Stazioni capo-linea, l'inferiore e la superiore, si avrà una differenza d'altezza di 340 m. Il binario sarà doppio, uno per la salita, l'altro per la discesa: doppio viaggio in senso inverso, che si dovrà sempre compiere contemporaneamente da due convogli, composti di quattro carrozze, da quattro posti ognuna. Le rotaie saranno collocate sopra un solidissimo piano stradale, sorretto da colonne di ghisa alte m. 1.80, con 80 cent. di diametro, e affondate 80 cent. dentro la lava o la pietra. Le carrozze saranno munite di due freni istantanei automatici, di invenzione affatto recente, mercè cui esse verranno immediatamente arrestate, nel caso eventuale di rottura della fune, esercitando i freni la propria azione sopra arpioni situati sulle rotaie, distanti di 40 in 40 centimetri. Notate che la fune è veramente formidabile, avendo resistito alla prova di una tensione 64 volte superiore al peso che dovrà effettivamente sopportare.

La Stazione superiore non conterrà che il solo tamburo per la fune ed un piano per lo scambio dei vagoni, senza mancare però della sua sala di aspetto e del suo *restaurant*, come nella Stazione inferiore, dove inoltre verranno collocate due locomobili di 12 cavalli, costituenti la forza motrice. —

Nella sua ultima adunanza generale del 7 corrente, il Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminò accuratamente, ed approvò, con lievi modificazioni, il progetto di massima per la sistemazione di un altro tratto del Tevere, da Ponte Sisto a Porta Portese, cosicchè ora manca sol-

tanto il disegno del tratto da Ponte Sisto a Sant'Angelo, già in corso di studio all'Ufficio tecnico. Ma, se la compilazione dei progetti non lascia nulla a desiderare, nè per rispetto alla sollecitudine, nè per rispetto alla oculatezza con cui viene eseguita, i lavori sul terreno presentano dolorosamente il rovescio della medaglia; e, non conviene dissimularsi, non si verrà mai più a capo dell'importantissima opera, ove il Governo non provveda seriamente, chiedendone anche speciale facoltà alle Camere, a liberarsi dalla peste degli intraprenditori, che speculano sulla propria incapacità ed insolvibilità, col tiro colpevolissimo, ma ammesso ed anzi provocato, del maggiore ribasso, senz'alcuna seria guarentigia al mondo!

La 1ª sezione del Consiglio superiore medesimo approvò poi parecchi progetti di poco rilievo, fra i quali uno per riattamento al ponte S. Giovanni sul tronco ferroviario Taranto-Reggio, ed uno per opere di consolidamento di trincea nel tronco Canicattì-Favarotta. B.

## Informazioni Particolari

### DEL MONITORE

Domani (12) avrà luogo la visita di collaudo del tronco della ferrovia Pontebbana da Resiutta a Chiusaforte, alla quale prenderanno parte il sotto-commissario cav. Bartolini, per incarico avuto dal Ministero dei lavori pubblici, ed i rappresentanti dei diversi Servizii attivi delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Il Ministero stesso ha poi autorizzata in massima la pronta successiva apertura del detto tronco al pubblico servizio, qualora, come ritiensi, nulla risulti in contrario dalla visita di collaudo.

---

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha aperto una gara per la fornitura di 18 mila tonnellate di carbone minuto inglese. Il termine utile per la presentazione delle offerte è fissato al giorno 26 del corrente mese.

---

In seguito ai felici risultati delle due corse di piacere, ch'ebbero luogo fra Torino e Parigi in occasione della Esposizione mondiale, sappiamo che, con ogni probabilità, ne verrà disposta una terza verso la fine dell'andante mese, alle stesse condizioni ed agli stessi prezzi dell'ultima effettuatasi il 18 di agosto.

---

Oggi (11) si tiene a Lugano una conferenza fra i rappresentanti delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, della ferrovia del Gottardo e del Dipartimento delle Poste svizzere, per discutere e concretare un nuovo orario per la linea Milano-Chiasso da attuarsi pel prossimo inverno.

---

Presso le Amministrazioni ferroviarie italiane venne in questi giorni iniziato un nuovo corso pratico d'istruzione sul servizio ferroviario presso le Stazioni ed Ufficii amministrativi, pegli ufficiali del R. Esercito, stati all'uopo comandati dal Ministero della guerra.

Tale corso è regolato dalle stesse norme che furono adottate negli anni scorsi, e durerà due mesi, cioè settembre ed ottobre.

---

Siamo dolenti di annunziare la morte, avvenuta domenica scorsa nella sua villa di Porto Maurizio, del cav. C. D. Reinfeld, concessionario della ferrovia Settimo-Rivarolo.

Nativo di Pest, e dopo una vita fortunosa, si stabilì tra noi. Le popolazioni canavesane devono alla sua coraggiosa intraprendenza ed instancabile operosità il beneficio di una utilissima ferrovia, in cui vivrà a lungo la sua memoria.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — In relazione a quanto abbiamo già annunciato tra le *Nostre Informazioni*, il Consiglio d'amministrazione delle dette Ferrovie ha pubblicato il seguente avviso:

Per quegli effetti che di ragione, si rammenta al pubblico che, in conformità dell'art. 105 delle vigenti Tariffe e condizioni dei trasporti, sarà sempre assegnata alle spedizioni, tanto a grande, quanto a piccola velocità, la direzione determinata dalla percorrenza più breve in chilometri, ed il trasporto sarà tassato in base alla percorrenza medesima.

Ogni qualvolta pertanto un mittente, per economia di spesa o di tempo o per altri motivi, preferisca che il suo trasporto segua un'altra via, dovrà farne espressa domanda sulla Nota di spedizione, siccome è prescritto dal successivo art. 106 delle Tariffe suddette.

In mancanza di tal domanda, il trasporto s'intenderà come richiesto per la via più breve in ragione chilometrica, nè quindi l'Amministrazione avrà a preoccuparsi altrimenti se un'altra via, benchè più lunga, possa riuscire più economica o più sollecita; nè avrà a sottostare ad alcuna responsabilità per non averla prescelta.

**Ferrovie Venete.** — Scrivono da Vittorio, 3, alla *Gazzetta di Venezia*, che i lavori della strada ferrata, tanto quelli di terra, come quelli dei fabbricati, procedono bene e soddisfano generalmente, sebbene la Stazione sia così alta, che fino all'altro giorno lasciava dubitare se fosse possibile accedervi. Nella seduta straordinaria di venerdì scorso, venne approvato dalla Giunta municipale un progetto con due entrate trasversali, e nel mezzo fra esse un giardino, nel centro del quale saravvi la memoria che la nostra città consacra al grande Re liberatore. Io sono e sarò sempre contrario al dualismo, per quel principio unificativo che fu ed è la base della grandezza materiale della città; ma, come esige la circostanza, passerò oltre, lieto che l'esito corrisponda sempre ed in tutto ai nobili sforzi, ai quali il nostro Comune, unico in tutta Italia, si sobbarcò.

La Società Veneta, della quale qui funziona con pieni poteri l'on. deputato di Piove, cav. Gabelli, dovrebbe, per equilibrare il suo mandato, fare una breve fermativa all'entrata del riparto Ceneda, essendochè la popolazione di detto riparto trovasi discosta molto dalla Stazione; ed allora sarebbe accontentata anche questa parte essenziale della città, che paga due terzi della spesa.

**Ferrovia Treviglio-Rovato.** — Su questo nuovo tronco ferroviario, di cui abbiamo già diffusamente parlato allorchè venne aperto all'esercizio nello scorso mese di marzo, abbiamo non ha guari ricevuto una bella Memoria illustrativa dell'egregio ing. C. Bermani, estratta dal *Politecnico* di Milano in elegante edizione, col titolo di *Note sulla ferrovia Treviglio-Rovato*, e corredata di 5 grandi tavole litografate. Essa contiene la esatta descrizione della detta linea e delle importanti opere d'arte ivi costrutte per cura della cessata Società dell'Alta Italia, a cui l'autore tributa il ben meritato elogio, dimostrando come la intera costruzione di quel tronco, con tutti gli accessorii, potè compiersi in soli 22 mesi; e quindi così conchiude:

« Questo ristretto tempo impiegato permette di riconoscere la forte organizzazione ed i mezzi dell'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia, nonchè la prontezza e l'attività degli ingegneri dei differenti Servizii da essa dipendenti ».

Noi ci associamo di buon grado alle parole dell'egregio ing. Bermani, facendo plauso, benchè tardi, a questa sua diligente ed interessante pubblicazione.

**Ferrovia Milano-Erba.** — Leggesi nel *Corriere della sera*, del 9-10:

Continua l'arrivo dei materiali d'armamento per la ferrovia da Milano ad Incino-Erba; per cui, appena saranno approvate le ultime modificazioni dei progetti di dettaglio del tronco di Bovisa-San Pietro, volute dal Ministero, si potrà dar mano attiva ai lavori. Le importanti opere del tronco Milano-Bovisa sono assai avanzate È fatta però eccezione pei fabbricati della Stazione in Milano, la cui costruzione, a quanto ci viene detto, fu ritardata per le pratiche tuttora pendenti col nostro Municipio.

Per questo breve tronco, le spese ammontano a quasi un terzo dell'importo di tutta la linea.

**Ferrovia Cuneo-Nizza** — La *Sentinella delle Alpi* annunzia che la settimana ventura comincieranno gli studii per una nuova linea di ferrovia fra Cuneo e Nizza per Sospello.

Sono incaricati dal Governo francese i signori Mourin, Chaumes e Laugier, impiegati dei ponti e strade, sotto la direzione dei signori Vigon e Flamant.

**Ferrovia Roma-Fiumicino.** — Il Sindaco di Roma avverte che, essendo stata autorizzata la Società anonima per la costruzione ed esercizio della ferrovia Roma-Fiumicino a proseguire il binario merci dall'attuale Stazione di Fiumicino fino alla sponda destra del Porto Canale, presso la Segreteria generale del Comune è depositato il piano dei lavori, colla designazione dei terreni da espropriare, e vi rimarrà esposto per 10 giorni.

**Ferrovia Eboli-Reggio** — Ecco il testo dell'ordine del giorno votato ad unanimità al *meeting* del 2 corr. (come fu annunciato) nel teatro comunale di Reggio-Calabria, sotto la presidenza del Sindaco, e coll'intervento degli on. Del Giudice, Perrone-Paladini, Plutino Agostino, Vollaro e Genoese, che parlarono tutti in favore della ferrovia litoranea:

« Il Comizio:

« Considerando l'ardente desiderio della popolazione e l'urgenza per la sollecita costruzione della ferrovia Reggio-Eboli, già dal Governo ripetutamente proposta;

« Ritenuto che la quistione del tracciato, dopo tanti studii ed autorevoli pareri, deve riguardarsi pienamente risoluta, ed il risollevarla non servirebbe che a ritardare ingiustamente la costruzione della linea;

« Ritenuto che economicamente e commercialmente la linea litoranea, giusta la proposta del Governo, è la più breve, la meno costosa e la generalmente utile;

« Fa voto

« Alla Rappresentanza nazionale di mantenere il tracciato litoraneo, giusta la proposta governativa, troncando gli ostacoli che interessi municipali frappongono alla sua pronta ed incessantemente reclamata attuazione;

« Delibera scegliersi una Commissione, che curi ovunque spetti, con tutti i mezzi, il compimento di questo voto, e delega la Presidenza a nominarla ».

**Ferrovie in Sicilia.** — La *Riforma* ha da Palermo: Sappiamo che la Società anonima per la ferrovia Palermo Trapani è stata costituita, che il decimo delle azioni è stato depositato, e che il contratto autentico della Società è stato presentato al Governo per l'approvazione.

**Costruzioni ferroviarie.** — Al Ministero dei lavori pubblici sono pervenute numerosissime domande di Provincie e Comuni per il passaggio di determinate ferrovie, comprese nel progetto di legge per le nuove costruzioni, da una categoria inferiore ad altra superiore.

Molte di queste istanze sono corredate dei profili e piani delle ferrovie, per le quali si chiede una nuova classificazione.

Il ministro Baccarini ha disposto perchè tutte tutte quelle istanze, cogli annessi documenti, siano trasmesse alla Commissione parlamentare, la quale dovrà riferire sul progetto di legge per le nuove costruzioni.

**Tramways a vapore.** — L'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, con sua nota in data 17 luglio scorso, ha partecipato alla Prefettura di Roma, che le Prefetture e le Provincie non possono concedere l'impiego delle macchine a vapore per la trazione delle vetture dei *tramways*, senza l'autorizzazione del Ministero.

**Tramways di Milano.** — Il Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 9 corr., trattando sulla domanda di concessione alla Società anonima, rappresentata dal suo presidente signor ing. Giovanni Morosini, di un *tramway*, lungo la strada provinciale fra Milano, Sedriano, Magenta, con diramazione da Sedriano per Cuggiono e Castano, l'approvò senza discussione; come senza discussione approvò la proposta di concessione alla Società inglese *The Tramways and general Works Company* di un *tramway* fra Crema, Lodi e S. Angelo Lodigiano, dal confine della provincia di Cremona, presso Crema, fino a S. Angelo.

**Tramway Monza-Monticello-Barzanò.** — La Deputazione provinciale di Milano ha invitato il sig. ing. Del Majno, il quale chiese la concessione del *tramway* Monza-Monticello-Barzanò, a fare nel giorno 9 di questo mese il versamento nella Cassa provinciale del deposito prescritto dall'art. 2 del Capitolato generale per i *tramways* con trazione a cavalli. Gli assegnò poi il 1° dicembre prossimo, come termine invariabile per la formazione regolare della Società e per avere in pronto il capitale occorrente per l'impianto ed esercizio. Dopo ciò, la cosa verrà portata al Consiglio provinciale per l'approvazione

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz Ticin.* annuncia che il Consiglio del Cantone di Argovia ha adottato, alla quasi unanimità, il nuovo sussidio alla ferrovia del Gottardo nel senso della recente ripartizione fatta nell'ultima Conferenza intercantonale in Berna, cioè fr. 402,000.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 17.90, dal lato di Airolo m. 29.90; in totale m. 47.80, cioè in media giornaliera m. 6 85.

**Ferrovia del Sempione.** — La *Gazzetta Ticinese* dice che il Consiglio federale, nella seduta del 13 corr., ha ratificato, sotto riserva circa ad alcune disposizioni della legge federale del 19 dicembre 1874, una Convenzione della Società della ferrovia del Sempione colla Società del commercio di legname di Gamsen, circa ad una congiunzione di ruotaie fra Briga e Vips al posto di deposito della Società.

**Ferrovie belghe.** — Corrispondenze da Gladbach ai giornali tedeschi fanno prevedere che per la fine dell'anno corr., la parte della ferrovia Anversa-Gladbach, compresa fra Herenthals e la frontiera prussiana, sarà aperta all'esercizio. Si lavora pure attivamente anche all'altra sezione di questa ferrovia.

**Ferrovie ungheresi.** — La *Neue Freie Presse* ha da Pest 7:

Nel corso della giornata di ieri, partirono di qui cinque vapori con 22 navi da trasporto e parecchie centinaia di lavoratori per la costruzione della linea di strada ferrata Dalja-Brood. Essi sono diretti per prima stazione ad Eszeg.

— Scrivono poi da Zagabria, in data del 6, alla *Deutsche Zeitung*:

Nei circoli bene informati di qui dicesi che il Governo abbia intenzione di impiegare nei lavori di costruzione dei tronchi progettati di strade ferrate Dalja-Brood, Brood-Vranduk, Sissek-Novi e Dobrlin-Banjaluca tutti quei fuggiaschi bosniaci, che si trovano nella Croazia e nella Slavonia, essendo impossibile il loro ritorno in patria prima

della prossima primavera, ed allo scopo che si offra loro l'occasione di guadagnare il danaro necessario per procurarsi gli attrezzi rurali e le bestie da ingrasso. Pare che con questa misura si abbia altresì in mira di impedire il concorso di migliaia di Italiani, che si prevede accorrerebbero qui dai distretti di Udine e di Vicenza.

**Ferrovie serbe.** — La *Serbske Novine*, giornale ufficiale di Belgrado, pubblica il trattato di commercio e ferroviario, firmato l'8 luglio scorso fra il conte Andrassy ed il sig. Ristich.

L'Austria s'impegna a prolungare la sua rete ferroviaria sino a Belgrado, mentre che la Serbia completerà la sua linea sino ad Alexinatz, colla congiunzione alla linea di Mitrovitza, Salonicco ed a quella di Nisch-Adrianopoli. Le stipulazioni commerciali sono vantaggiosissime per la Serbia; è un passo verso l'unione doganale progettata. (Vedi più sopra l'articolo *sui lavori pubblici ai Balcani*).

**Ferrovie russe.** — Si legge nel *Novosti* di Pietroburgo:

L'inviato russo al Cabul è stato incaricato, dicesi, di chiedere all'Emiro, per dei capitalisti russi, l'autorizzazione di costruire una ferrovia, che va da Peschavar ed attraversa l'Afghanistan.

Lo Scià di Persia, dal canto suo, ha conceduto ad una Compagnia russa la linea di Tiflis-Teheran-Herat, e la Russia può sperare che, da qui a qualche anno, una ferrovia la unirà all'India.

**Ferrovie turche.** — Nell'assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società d'esercizio delle ferrovie della Turchia europea, tenutasi il 14 agosto p. p, il Consiglio d'amministrazione espose nel suo rapporto la situazione della rete della Compagnia, in seguito ai cangiamenti territoriali e politici dipendenti dal trattato di Berlino.

Secondo tali cangiamenti, la rete medesima, al di fuori della Turchia, si estende nella Bulgaria, nella Rumelia orientale e nella Serbia.

La Bulgaria comprende nel suo territorio la linea da Routschouk a Varna, in tutta la sua lunghezza. Essa comprende pure una parte della linea progettata da Yamboli a Schumla, ed alla sua estremità verso Sofia, un allacciamento da costruire da Belowa a Nisch. La Bulgaria è sostituita alla Turchia di fronte alla Compagnia, e dovrà regolare con essa e cogli Stati interessati tutto ciò che concerne le congiunzioni progettate.

La Rumelia orientale comprende la maggior parte della linea da Andrinopoli a Sarembeg, la totalità di quella da Tirnova a Yamboli, una sezione progettata da Yamboli a Schumla, ed i primi 70 chil. circa della congiunzione progettata Belowa-Nisch Però, a tenore del trattato di Berlino, la Porta conserva tutti i suoi diritti ed obblighi sulle ferrovie situate in questa provincia.

I distretti ceduti alla Serbia non comprendono alcuna ferrovia in esercizio, ma è sul loro territorio che deve svilupparsi il seguito della rete. Nisch specialmente, ceduta alla Serbia, è il punto fissato per la congiunzione delle due linee, che partono, l'una da Belowa, l'altra dalla ferrovia Salonicco-Mitrovitza. Una parte considerevole del tracciato di queste due linee di congiunzione è compresa nelle nuove frontiere della Serbia, la quale è perciò sostituita alla Porta ne' suoi impegni verso l'Austria-Ungheria e la Compagnia.

Tale è, nel complesso, la situazione fatta alla suddetta Compagnia dal trattato di Berlino. Dal punto di vista della sua costituzione, essa non ha mutato in nulla; però d'ora in poi dovrà adoperarsi presso gli Stati ora interessati, Austria, Turchia, Serbia e Bulgaria, per raggiungere lo scopo a cui mirava: la riunione, cioè, delle varie linee tra loro e coi paesi vicini, in modo da formare una rete omogenea, corrispondente ai grandi interessi nazionali ai quali è destinata a servire.

Il rapporto del Consiglio aggiunge che già, per benevola iniziativa dell'Austria-Ungheria, furono presi impegni importanti per la promessa esecuzione delle dette congiunzioni, tanto da parte del Governo della Serbia, quanto da quello della Bulgaria. E tutto lascia credere non debbano tardare le relative decisioni e stipulazioni.

**Disastro in Inghilterra.** — Sabbato 31 decorso agosto, avvenne un disastro ferroviario in Inghilterra sul tronco Londra-Chatham-Dover, al punto di congiunzione di Sittingbourne. Vi sono morte cinque persone, e 40 circa rimasero più o meno gravemente ferite. Il danno però è stato molto minore di quello che poteva essere, e che si temeva sul principio. Sul treno eranvi moltissimi fanciulli; e quantunque una buona metà di esso sia stato sfracellato, i ragazzi sono rimasti tutti quasi incolumi, meno uno che è morto sul colpo. Si conosce benissimo la causa del disastro, che fu un errore commesso da un uomo, il quale era di guardia ad un treno di mercanzie, e doveva far girare due vagoni a destra sopra un'altra rotaia: li fece invece girare a sinistra; e siccome presso il punto di congiunzione di Sittingbourne v'è una curva piuttosto forte, che impedisce al treno che giunge da Londra di vedere un pezzo della ferrovia, così questo treno, spinto a grandissima velocità, si avvicinò senza prevedere il pericolo.

Questo treno contava 11 carrozze, due *break* ed un vagone di bagagli; era molto carico di passeggieri. Dopo aver percorsa la curva, ove i segnali indicavano che era sgombra la via, il conduttore vide invece ad un tratto dinanzi a sè un ostacolo che non poteva evitare. Visto che l'urto era inevitabile, il conduttore non potè far altro che dar tutta la forza alla macchina per farla tornare indietro e diminuire l'urto; ma era tardi, e la macchina si aprì una via fra i due vagoni che stavano per traverso, senza che dall'urto rimanesse molto danneggiata: i due vagoni, uno carico di mobilia e vuoto l'altro, andarono in pezzi. La parte anteriore del *tender*, seguendo la locomotiva, riportò pochi danni; ma la parte posteriore urtò con tal violenza contro un vagone di terza classe che aveva dietro, che fu insieme al vagone stesso ridotta in frantumi minutissimi. In quel punto avvenne la prima disgrazia: un fanciullo fu spinto dalla violenza dell'urto nello spacco fatto dal vagone al *tender*, e rimase sull'istante cadavere. A misura che il resto del treno attraversava l'apertura operata dalla macchina fra i due vagoni, le carrozze andavano in pezzi; una carrozza di prima classe fu divisa in tre parti: il palco cadde da un lato della ferrovia, alcuni frammenti dell'intelaiatura furono scagliati a 20 passi di distanza, e il corpo della carrozza seguitò a correre lungo la linea in un'altra direzione. Eppure in quella carrozza non rimase morto nessuno. In un'altra di prima classe, che fu appena guasta e non uscì dalle rotaie, fu trovata morta una signora, e il resto dei passeggieri tutti feriti. Un'altra carrozza fu rovesciata, e vi rimasero sotto tre persone: caddero tutti bocconi, e tutto il peso del vagone gravitava sulle loro gambe; una signora fu levata di lì morta, e le altre, alzato il vagone, furono trovate orribilmente sfracellate. Si spera però di salvarle.

Il *Daily Telegraph* racconta tutti i ferimenti strani che avvennero in quel disastro, e fa una nota dettagliata di tutte le vittime.

**Ferrovie spagnuole.** — Gli azionisti della Compagnia ferroviaria Cordova-Malaga sono convocati straordinariamente pel 20 novembre p. v., per pronunciarsi sulla vendita dell'attivo sociale, e quindi sullo scioglimento della Compagnia.

Da recenti informazioni risulta, che la Banca di Parigi acquistò, infatti, le linee Cordova-Malaga ed Autequera-Granata (appartenente alla Società Cordova-Malaga), ed inoltre la ferrovia da Cordova a Belmez. Queste tre linee abbracciano una estensione di oltre 300 chil.; esse devono poi essere trasferite alla Compagnia delle ferrovie andalusiane, già proprietaria delle linee Siviglia-Xeres ed Utrera-Moron-Laroda.

Tutta questa rete di ferrovie dell'Andalusia si troverà, pei nuovi acquisti, congiunta a Belmez alla linea Badajoz-Ciudad Real-Madrid.

**Ferrovie pensili in America.** — Leggiamo nell'*Eco d'It[alia]*, che pubblicasi a New-York:

Fra gl[i] [in]ventori italiani agli Stati Uniti, è notissimo il

sig. Antonio Meucci per moltissimi trovati. Questo nostro connazionale, ancorchè avanzato assai d'anni e martoriato dalle disillusioni, a cui vanno generalmente soggetti gli inventori, s'è ora anch'egli messo all'opera per menomare od ovviare al rumore assordante, prodotto dai treni delle ferrovie pensili. Il sig. Meucci ha anzi presentato diggià alla Compagnia un progetto, che i pratici hanno dichiarato buonissimo, e che sommariamente consiste in lievi modificazioni alle ruote.

Si tratterebbe di cerchiare le ruote con un metallo tenero, con legno o altra sostanza isolatrice più del ferro; e di togliere, per mezzo di rialzi, tutti i salti che si trovano alle giunture delle ruotaie o al passaggio delle guide.

Noi speriamo che la Società ferroviaria vorrà fare un saggio dei provvedimenti suggeriti dall'inventore italiano, lasciando a lui — se riconosciuti efficaci — i giusti guadagni che meritano i suoi studii.

## Notizie Diverse

**Canale del Volano**. — Sull'annunciata inaugurazione del nuovo canale diversivo, togliamo dalla *Gazz. Ferrarese* del 7 i seguenti cenni:

Alle 6 antimeridiane di ieri, il Ministro dei lavori pubblici, accompagnato dal senatore Bella e da altri membri del Consiglio di amministrazione della Società delle bonifiche ferraresi, partiva alla volta di Codigoro per visitare le opere di bonificazione e il grandioso Stabilimento, nel quale funzionano le possenti macchine che producono l'essicamento meccanico dei grandi canali di scolo, e per inaugurare il nuovo Canale diversivo del Volano, creato ora dalla detta Società per il più pronto smaltimento dell'immenso volume di acque, che allo Stabilimento possono far capo.

Seguivano il Ministro, in dieci carrozze, gl'invitati dalla Società, i rappresentanti l'Ufficio del Genio civile e dei Circondarii degli scoli, ed altre Autorità.

Alle ore 9, la comitiva si fermava a Migliarino per il cambio dei cavalli, e veniva splendidamente ospitata dal Sindaco, signor Carlo Pavanelli, il quale offriva ad essa lo asciolvere, e alle 11 1/2 si arrivava a Codigoro. In tutti i paesi per i quali il Ministro passò, le bande musicali e la popolazione gli fecero simpatica accoglienza.

Appena arrivato, egli saliva su un vaporino, rimorchiante due barconi elegantemente addobbati, ove prendevano posto gli invitati; e inoltrando per il Volano, arrivava al nuovo ponte di ferro, ove comincia il nuovo canale. Egli compiva la cerimonia dell'inaugurazione, tagliando un cordino di seta rossa sospeso dall'una all'altra sponda, in mezzo agli applausi degli astanti.

Percorrendo il nuovo canale, il Ministro, accompagnato dall'ing. Luigi Piccoli, spingevasi sino a Marrozzo, visitando lo Stabilimento di bonifica del 2° circondario; e rifacendo la via, tornava a Codigoro, ed entrava nello Stabilimento, ove tutte le macchine e le pompe funzionavano, visitando il tutto in ogni più minuto particolare.

Compiuta la visita, aveva luogo, sotto un elegante padiglione espressamente eretto, il banchetto di sessanta coperti offerto dalla Società agli invitati.

Ivi aprivano la lunga serie dei brindisi il signor Bonis direttore della Banca di Ferrara, che propinava al Ministro, e mostrava il vantaggio che possono apportare all'agricoltura e alle industrie gli Istituti di credito; e il senatore comm. Bella, che ringraziava con nobili parole il Ministro per la sua visita e per le lodi cortesi prodigate alla Società.

Prendeva poi la parola l'onor. Baccarini, pronunciando un breve, ma importante ed applaudissimo discorso.

Ne riferiamo i brani principali:

« Anzitutto, io voglio tributare, in nome mio e in nome del Governo, la lode ben dovuta alla Società intraprenditrice, qui rappresentata da uomini egregi, appartenenti a quella forte schiatta piemontese, che ha dato tante prove di patriottismo e di tenaci propositi. Al cospetto di questo sterminato territorio redento, confesso che il mio animo si commove.........

« Le terre irredente, cui dobbiamo oggi volgere lo sguardo, sono le terre rese improduttive dalla palude e dalla malsania. Ad esse dobbiamo fare la guerra. E finchè gli ozii della pace ce lo acconsentono, perchè non avremo coraggio d'intraprendere tale guerra? Perchè non avremo il coraggio di spargere il seme del frutto che si ha diritto e certezza di ritrarre?

« Ma non si trova sempre, pur troppo, il coraggio per le intraprese, come quelle cui oggi assistiamo. E i nostri terreni sterili ci danno la malaria allontanano la ricchezza, perchè trovano anche della infingardaggine.

« Oltre il privato, il Comune e la Provincia, anche lo Stato deve concorrere a quest'opera di redenzione; ma all'infuori della cooperazione dello Stato, ci sono 300,000 ettari di terreno in Italia da dissodare e bonificare, i quali non abbisognano che di capitali e di vigorose iniziative.

« In fatto di bonifiche, più si è fatto quando l'Italia era suddivisa in più Stati, ed il grande e nuovo Regno non ha potuto rivolgere l'attenzione a tutti i rami dell'Amministrazione; invece Papi e Principotti vollero immortalarsi dando il loro nome a qualche opera di simile genere. Cita alcuni esempi, quali il prosciugamento del lago di Fucino, delle valli Venete, del Lamone, ecc. Nella valle del Po si è fatto abbastanza; ma nel resto d'Italia, assai poco. Me *omnia tempus habent*. E il tempo di dar mano a queste opere è il presente, giacchè dev'essere precipuo intendimento nostro quello di aumentare e rendere fruttifere le ascose fonti di ricchezza del suolo.

« A dare una forte spinta ad opere simili a quelle che or ora abbiamo visitato, la stampa dovrebbe avere più amore e trattare queste questioni, che interessano la vita e l'avvenire nazionale, a preferenza di tanti argomenti di minore importanza. Vi è poi l'azione governativa, che deve *svolgersi*, ed a cui devono contribuire i Ministeri dei *lavori* pubblici e di agricoltura nella diversa sfera delle loro attribuzioni........

« Io presenterò al Parlamento un progetto di legge sulle opere di bonifiche. È un progetto nel quale sono implicate quistioni che io non ho forse risolte, ma che chiederò siano risolte dalla saggezza delle Camere........

« Un evviva al nostro Re Umberto, che è sempre all'avanguardia sui campi di battaglia, come nelle opere di civiltà!

« Io propino anche alla salute della Società delle Bonifiche e della cospicua Provincia ferrarese. (*Applausi fragorosi*).

**Il ponte di Ripetta** (scrive il *Diritto*) è compiuto, e fra poco sarà aperto al pubblico.

La Società costruttrice di detto ponte, e proprietaria di un raguardevole tratto di terreno sulla sponda destra del fiume (Prati di Castello), ha già diramate tre arterie, che mirano a tre diversi punti, partendo dal nuovo ponte.

Del primo ramo che andrebbe a finire al ponte del Castello Sant'Angelo — della totale lunghezza di 550 metri circa — oggi sono compiuti 250 metri di strada con fognatura.

Il secondo ramo, che è di 1300 metri di lunghezza, ed è diretto a Porta Angelica.

Il terzo in altra direzione, sulla stessa area della Società.

Col ponte di Ripetta, che molte generazioni di Quiriti desiderarono invano, sparisce la distanza che separava il centro di Roma dai Prati di Castello. Dal Corso si potrà andar a piedi e in carrozza su quella vasta zona di terreno in tre o quattro minuti: finora occorreva traversare il Tevere a Ponte Sant'Angelo e girare da Porta Angelica, tre chilometri circa!

Nulla più manca perchè o la Società o i privati comincino a fabbricare. C'è posto per tutto: case, palazzi, villini, teatri, stabilimenti industriali.

Quelle grillaie deserte, quelle latitudini inospiti possono diventare in pochi anni una città nuova, un centro salubre di vita, di lavoro, di prosperità. La fabbricazione, che va sviluppandosi arditamente sulle aree alte dell'Esquilino, non impedisce ai coraggiosi di tentare la stessa impresa nei Prati di Castello, nè impedisce ai privati di

comperarvi qualche pezzo di terreno e fabbricarvi case per proprio uso.

**Palazzo delle finanze in Roma.** — Il *Diritto* dice che una recente disposizione dell'onorevole Ministro dei lavori pubblici scioglie l'Ufficio speciale di direzione tecnica preposto alla costruzione del fabbricato delle finanze.

Lo stralcio degli affari, il compimento della contabilità portata quasi a termine, la esecuzione dei lavori di finimento pei quali furono testè accordati appositi fondi, saranno affidati al Genio civile, come ogni altro servizio ordinario dello Stato.

Questo provvedimento, che sarà posto in attuazione al 1° ottobre prossimo venturo, permette, fra l'altro, di realizzare una non lieve economia.

**Firenze industriale.** — Con questo titolo, la *Nazione* del 10 ha pubblicato una interessante Memoria letta l'8 corr. all'Accademia dei Georgofili dall'on. Peruzzi sul tema: *Le acque motrici e l'industria in Firenze*. L'on. ex-sindaco di Firenze conchiude col proporre la costituzione di un'Associazione di promotori col seguente programma:

I. I sottoscritti si costituiscono in un'Associazione promotrice d'un'Impresa per lo svolgimento delle industrie in Firenze, mediante la somministrazione di forza principalmente idraulica, di terreni adatti e facili comunicazioni con le strade ferrate.

II. L'Associazione si propone:

*A*) Di esaminare i progetti e gli studii già fatti per lo scopo surricordato, e di completarli per modo da rendere pronta e sicura, al momento opportuno, la esecuzione con capitali ben definiti;

*B*) Di presagire gl' introiti e le spese dell' esercizio dell'Impresa;

*C*) Di ricercare le industrie esistenti in Firenze che potessero venire trasferite nei terreni presso la Torre della Zecca Vecchia, e svolgervisi maggiormente mercè la forza motrice onde potrebbero ivi disporre, e per le facili comunicazioni con la ferrovia;

*D*) Di ricercare e promuovere l'attivazione di nuove industrie;

*E*) Di far conoscere in Italia ed all'estero le condizioni favorevoli allo svolgimento dell'industria in Firenze, che dall'Impresa potrebbero essere offerte;

*F*) Di iniziare e condurre innanzi, salve le debite autorizzazioni da ottenere a tempo opportuno, le pratiche occorrenti con la Rappresentanza attuale del Comune e con le altre Autorità competenti, per usufruire la forza disponibile nello Stabilimento di S. Niccolò, i terreni della Zecca Vecchia, e per poter costruire la strada ferrata;

*G*) Di sollecitare le deliberazioni delle competenti Autorità per definire il modo migliore di utilizzare la forza motrice conseguibile dalla Pescaia di Rovezzano e dalla Pescaia di Ognissanti;

*H*) Di promuovere la Costituzione di una Società col capitale occorrente ad attivare l'Impresa nei due primi periodi surricodati ed allargarla successivamente, a seconda della occorrenza, per lo svolgimento dell'industria.

*I*) Di raccogliere e depositare in una Cassa, che sarà designata dalla prima Assemblea generale dei promotori, una somma di lire ventimila, per erogarla ne' modi che saranno definiti dall'Assemblea stessa, al fine di conseguire gli scopi indicati nei paragrafi antecedenti.

III. A cura e con invito dei primi firmati, la prima Assemblea si riunirà appena saranno raccolte cinquanta firme di promotori.

IV. Quest'Assemblea delibererà quanto occorre ad assicurare il buono e regolare andamento dll' Associazione ed il conseguimento del fine che essa si propone.

V. Per meglio assicurare il conseguimento degli scopi indicati ne' paragrafi *C*, *D*, del precedente articolo II, l'Associazione promuoverà la costituzione di una Società di persone tecniche, le quali la coadiuvino con i convenienti studii.

**Società industriali ed Istituti di credito** — Con R. Decreto del 12 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 2 corr.), venne approvato il nuovo statuto della Società per le assicurazioni a premio fisso contro l'incendio, anonima per azioni nominative, sedente in Roma, col titolo *La Nazione*, col capitale nominale di 2 milioni di lire, diviso in 4000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 99 anni, decorrendi dal 7 febbraio 1869.

**Concessioni di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 12 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è concessa facoltà ai Comuni ed individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 prov. di Genova, 2 Vicenza, 1 Como, 1 Arezzo); 1 concessione d'acqua per *irrigazione* (prov. di Mantova); e 5 concessioni per *occupazione di spiaggia* (4 prov. di Como, 1 sottoprefettura di Lecco).

**Concorso.** — È aperto un concorso ad esami per 9 posti di aspirante aiutante ragioniere-geometra del Genio militare, coll'annuo stipendio di lire 1200. Le principali condizioni sono:

*a*) Essere regnicolo;

*b*) Aver soddisfatto all'obbligo della leva, vale a dire essere ascritto alla 2ª o 3ª categoria, od essere in congedo illimitato, se ascritto alla 1ª;

*c*) Aver buona condotta;

*d*) Aver compiuto l'età d'anni 21, e non oltrepassata quella di anni 26;

*e*) Essere fisicamente idoneo al servizio.

Gli aspiranti dovranno far pervenire al Ministero della guerra, per mezzo del Comando del Distretto ove sono domiciliati, e non più tardi del 10 p. v. ottobre, le domande di ammissione al concorso, corredate dei documenti richiesti dal relativo Avviso pubblicato dalla *Gazzetta Ufficiale*.

**Regìa dei tabacchi.** — Quantunque nel numero precedente abbiamo riferito un sunto delle deliberazioni prese nell'assemblea generale degli azionisti della Regìa cointeressata dei tabacchi, tenuta in Roma il 31 agosto p. p., pure crediamo opportuno di riprodurle testualmente dal processo verbale dell'adunanza, trattandosi di questioni che interessano il pubblico e che saranno, certamente, oggetto di nuovi atti dell'Amministrazione governativa e di discussioni parlamentari.

All'adunanza presero parte 42 azionisti, rappresentanti 28,630 azioni, aventi diritto ad 845 voti, Presiedeva il senatore Balduino.

Dopo la lettura della Relazione del Consiglio d'amministrazione ed alcune osservazioni di parecchi azionisti, un azionista, presi gli opportuni accordi con altri suoi colleghi, domandò che venisse posto ai voti il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea generale:

« Udita la lettura del dispaccio ministeriale:

« Udita la Relazione del Consiglio d' amministrazione; appoggiata alla verità ed esattezza dei fatti ivi esposti, non che alla legalità, giustizia ed equità degli argomenti addotti in confutazione delle osservazioni state fatte a S. E. il Ministro delle finanze e dallo stesso comunicate; fiduciosa che non sarà disconosciuta la giustizia e l'equità delle sue deliberazioni;

« Considerando che l'approvazione dell' Assemblea data alla Convenzione del 14 dicembre 1877, è stata determinata principalmente dall'intendimento di far atto di deferenza al Governo, il quale, mercè la medesima, mirava a migliorare a favore dell'Erario questo cespite d'entrata: sicchè, ove al Governo piacesse di risolverla, non vi sarebbe ragione di opporvisi, accordando fino da ora i necessarii poteri al Consiglio;

*Delibera*:

« 1° Che la Convenzione del 14 dicembre 1877, approvata colla deliberazione dell'Assemblea generale del 2 febbraio ultimo scorso, sia mantenuta ferma ed invariata in ogni sua parte.

« 2° Che, ove al Governo piaccia di annullare o risolvere la Convenzione medesima, il Consiglio sia fin d'ora e per questo caso munito di tutti i più estesi e necessarii poteri per consentirvi, senza uopo di convocare l'Assemblea, ritornando le parti ed essendo restituite — per effetto del-

l'annullamento o risolvimento — nello stato in cui erano prima della Convenzione medesima.

« 3° Che, facendosi luogo all'annullamento o risolvimento, i poteri conferiti al Consiglio come sovra all'art. 2°, sieno estesi a poter addivenire a quelle transazioni ed a quei compensi che saranno riconosciuti convenienti per gli effetti prodotti dalla esecuzione provvisoria della suddetta Convenzione durante l'esercizio corrente ».

Il presidente, interrogata l'assemblea e nessuno avendo chiesta la votazione per divisione, dichiarò di porre ai voti l'intero ordine del giorno.

Fatta la votazione per alzata e seduta mediante prova e controprova, il suddetto ordine del giorno venne approvato all'unanimità.

I membri presenti del Consiglio non hanno preso parte alla votazione.

**Congresso monetario a Parigi** — Ecco la nota del *Journal Officiel*, annunziata dal telegrafo, relativa alla Conferenza monetaria di Parigi:

La Conferenza monetaria internazionale, che si è riunita a Parigi dietro l'invito del Governo degli Stati Uniti d'America, ha chiuso le sue sedute. I membri della Conferenza non avendo il potere d'impegnare le risoluzioni dei loro Governi, dalle loro deliberazioni non poteva emanare nessun risultato avente la forma d'un accordo internazionale. Ma lo scambio di idee che si è fatto nel seno di quella assemblea, le vedute esposte dai delegati degli Stati che si erano fatti rappresentare, le interessanti discussioni che si sono impegnate fra loro, avranno per effetto utile di illuminare i Governi e di facilitare lo studio e la soluzione delle questioni complesse, che si annodano alla circolazione monetaria dei diversi paesi.

— Ecco le deliberazioni votate dalla suddetta Conferenza:

« 1. La Conferenza dichiara che è necessario mantenere nel mondo le funzioni monetarie sì dell'argento, come dell'oro, ma la scelta fra l'impiego dell'uno o dell'altro dei due metalli, o l'impiego simultuaneo di entrambi, deve regolarsi secondo la posizione speciale di ogni Stato o gruppo di Stati.

« 2. Che la questione della limitazione della coniazione dell'argento deve pure essere rilasciata alla libera decisione di ogni Stato o gruppo di Stati, secondo la speciale posizione in cui si trova, specialmente dopo che le ultime perturbazioni nel mercato dell'argento hanno variamente influito sulla posizione monetaria dei diversi paesi.

« 3. Che, attesa la divergenza delle opinioni che sono state manifestate, e l'impossibilità pure per gli Stati, che hanno il doppio tipo, di prendere nessun impegno relativo alla coniazione illimitata dell'argento, manca ogni base per discutere la questione di un rapporto internazionale di valore fra l'oro e l'argento ».

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii fecero poco parlare di sè nella scorsa settimana, è non era da aspettarsi altrimenti con quest' aria sciroccale delle Borse, che toglie il respiro ai più vigorosi. Le Azioni della Società delle Meridionali rimasero quotate a 342, 341; le Obbligazioni relative, per eccezione particolare, stettero ferme a 255.50 e 256.25. I Boni negletti a 570.25.

Le Obbligazioni Sarde, della serie A, trattate a 255.50; quelle della serie B, a 252.

Le Pontebbane segnate a 388.50 — L'Alta Italia a 264.

La Borsa di Parigi non si contenne diversamente rispetto alle Lombarde, che ebbero il prezzo di 162 a 166; le Obbligazioni quello di 242 a 243 — Le Vittorio Emanuele, meglio tenute, salirono da 249 a 255. Obliate quasi nella stessa Borsa le Azioni delle Ferrovie Romane a 74; le Obbligazioni relative a 267 e 268,

## ESTRAZIONI

**Ferrovia di Novara** — La *Gazz. Uff.* del 3 corrente ha pubblicato la distinta delle 120 Obbligazioni, da lire 320 caduna, della Ferrovia di Novara, il cui servizio venne assunto dal Tesoro dello Stato in forza dell'art. 12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, n. 4587 (e legge 1° aprile 1869, n. 4983), comprese nella 21ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Firenze il 30 agosto 1878 (in ordine progressivo).

174 196 331 362 424 741 848 1519 1528
1544 1793 1834 1881 1903 2103 2213 2360 2742
2760 3110 3507 3734 3736 3804 3879 3907 4012
4028 4357 4494 4891 4960 4961 4996 5189 5220
5328 5390 5421 5692 5824 5944 6032 6078 6208
6260 6282 6378 6452 6500 6594 6595 6692 6722
6808 7142 7378 7386 7545 7553 7578 7916 8044
8443 8535 8692 8986 9248 9582 9729 9812 9868
9911 9945 10127 10287 10311 10502 10631 10834 11295
11553 11961 12000 12394 12555 12618 12634 12635 12655
12742 12855 12887 12942 13058 13128 13169 13188 13292
13510 13681 13725 14071 14192 14218 14234 14467 14558
14598 14747 14844 15162 15169 15196 15383 15598 15601
15625 15958 15979.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a benefizio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1878 mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scadente al 1° ottobre p. v. (dal 45 al 120 inclusive).

**Ferrovia Vittorio Emanuele** — La suddetta *Gazz. Uff.* ha pubblicato pure i numeri delle 1292 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele, di lire 500 caduna di capitale, estratte in Firenze il 31 agosto 1878 (in ordine progressivo).

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Dal N. | 14701 | al N. | 14800 | Obbligazioni N. | 100 |
| Id. | 16401 | id. | 16500 | id. | 100 |
| Id. | 65001 | id. | 65100 | id. | 100 |
| Id. | 104301 | id. | 104392 | id. | 92 |
| Id. | 163101 | id. | 163200 | id. | 100 |
| Id. | 177701 | id. | 177800 | id. | 100 |
| Id. | 247501 | id. | 247600 | id. | 100 |
| Id. | 298401 | id. | 298500 | id. | 100 |
| Id. | 321501 | id. | 321600 | id. | 100 |
| Id. | 357401 | id. | 357500 | id. | 100 |
| Id. | 381001 | id. | 381100 | id. | 100 |
| Id. | 395501 | id. | 395600 | id. | 100 |
| Id. | 401201 | id. | 401300 | id. | 100 |

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1878 contro restituzione delle Obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 30 settembre 1878, aventi numeri dal 31 al 45 inclusive.

## CONVOCAZIONI

**Società anon. dei consumatori di gaz-luce.** — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 25 corrente in Torino (teatro Balbo), per la presentazione del bilancio sociale dal 1° luglio 1877 al 30 giugno 1878, e per la rinnovazione di un terzo del Consiglio d'amministrazione.

**Società Romana per l o zucchero nazionale.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel 25 corrente in Firenze, sede sociale (via Ginori, 6), per udire le comunicazioni del Direttore ed il rapporto dei sindaci sul bilancio 1875-1876, per discutere sui provvedimenti pel futuro esercizio della Società, e per la nomina dei sindaci per la revisione dei bilanci 1876-77, 1877-78 e 1878-79.

# Avvisi d'Asta

Il 21 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale della Sila da Rogliano per Parenti

alla nazionale Silana, compreso fra la Sella Trepidò e l'abitato di Cotronei, della lunghezza di m. 19,848.51, per la presunta somma di L. 331,373. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 7000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria a Torre Annunziata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura di 12,000 canne fucinate (modello 1870), in diminuzione del complessivo importo di L. 44,642.40, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione delle difese frontali lungo l'argine sinistro del Tagliamento, in diminuzione della presunta somma di L.8902.52, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 e per un novennio. Deposito interinale L. 1200 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5500, idem.

— Sino al mezzodì del 22 corrente, presso la Prefettura di Pavia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione del tratto della variante del 2° tronco della strada nazionale Genova-Piacenza, compreso fra la costa di Confiente ed il principi [illegible] 1° tronco alla Moglia di Confiente, della lunghezza di [illegible] 86.70, in diminuzione della somma di L. 64,090.82, co[illegible] [illegible]tto in seguito al ribasso precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Brescia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del ponte in ferro sul torrente Caffaro, in diminuzione della somma di L. 46,502.50, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale L. 2500 in denaro; cauzione definitiva L. 325 di rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Direzione territoriale del Genio militare in Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di completamento del nuovo braccio di fabbricato attiguo al già Convento dei Cappuccini in Girgenti, e costruzione di magazzino e tettoia ad uso del 60° Distretto militare, in diminuzione del prezzo di L. 65,693.73, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Gibellina-Calatafimi, della lunghezza di m. 5676.80, per il presunto importo di L. 52,313.72. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva L. 3000 in numerario o rendita D. P., o beni stabili per L. 6000.

— Il 25 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale da Cerda per Aliminusa, Monte Maggiore ad Alia, della lunghezza di chil. 3,959.50, per il presunto importo di L. 268,000. Lavori da eseguire entro 2 anni e 4 mesi. Deposito interinale L. 8840 in fedi di credito od altri valori di Borsa, oltre 2300 per le spese; cauzione definitiva L. 22,100 in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che dalla provinciale Messina-Marine va al confine di Venetico con Roccavadina, della lunghezza di m. 5644.87, per la complessiva somma di L. 49,880.87. Deposito interinale L. 250 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2500 in valuta legale o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

31ª Settimana. — *Dal* 30 *luglio al* 5 *agosto* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| **Rete Adriatica e Tirrena** | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 383,081.72 | 264.93 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 375,938.32 | 259.99 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 7,143.40 | + 4.94 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 11,418,910.38 | 7,896.90 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 12,811,514.50 | 8,859.97 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,392,604.12 | — 963.07 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 143,469.56 | 125.08 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,129.14 | 146,089.81 | 129.38 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.86 | — 2,620.25 | — 4.30 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,23 | 4,209,019.39 | 3,678.18 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,086.04 | 4,070,168.65 | 3,747.72 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 58.28 | + 138,850.74 | — 69.54 |

## Strade Ferrate Romane

25ª Settimana — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 481,163.23 | 15,141.24 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 578,969.80 | 18,340.72 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 97,806.57 | 3,199.48 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 giugno 1878. | 1,649 | 12,819,987.24 | 16,215.17 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 13,837,391.32 | 17,533.91 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 1,017,404.08 | 1,318.74 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 5874 | 7,544.13 | 18023 | 33,027.86 | 40,571.99 |
| Bagagli e cani. | 167 | 117.67 | 613 | 654.73 | 772.40 |
| Merci a G.V. .. | 890 | 668.33 | 2788 | 3,712.67 | 4,381.00 |
| Merci a P.V. .. | 920 | 5,851.27 | 1287 | 10,501.45 | 16,352.72 |
| Introiti diversi. | » | 256.05 | » | 406.40 | 662.45 |
| Totale L. | 7851 | 14,437.45 | 23716 | 48,303.11 | 62,740.56 |

# ANNUNZI

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

### per la fornitura di 400 tonnellate di Carbone Fossile da Fabbri e 200 tonnellate di Coke.

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di 400 tonnellate di carbone fossile da fabbri e 200 tonnellate di coke, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato d'appalto contenente le norme della consegna, ricevimento, riscontro della qualità e del modo di pagamento dei suindicati combustibili, è visibile presso la sede della Società in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e presso le Stazioni e Magazzini sociali di Firenze, Livorno, Roma, Napoli, Foligno, Civitavecchia ed Ancona.

Le offerte dovranno esser fatte per ogni tonnellata (di mille chilogrammi), resa franca sulla banda del bastimento, o sopra i vagoni nella Stazione marittima di Livorno.

Esse dovranno pervenire sigillate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 17 del corrente mese, colla seguente dichiarazione sulla sopraccarta:

**Offerta per la Fornitura di Carbone da Fabbri e Coke.**

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto un prezzo minore. Essa intende su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

*Firenze*, 3 *settembre* 1878.

**La Direzione Generale.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 17 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per anni 6 a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 1 da Torino a Chieri, compreso fra la sua diramazione dalla nazionale Torino-Casale per Gassino e la città di Chieri, della lunghezza di metri 10.846.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 17,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di mercoledì 25 corr. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopoche il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 3 settembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

---

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

## *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio di amministrazione della Società anonima italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° ottobre, a ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffici centrali della Società, in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la ventesima serie delle Obbligazioui della Regìa che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° gennaio p. v., e ciò a mente degli articoli 27 dello statuto sociale e 39 del regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1878.

*Roma, 3 settembre* 1878.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 18.

ANNO XI. Mercoledì 18 Settembre 1878 N.° 38.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio — Le Bonifiche ferraresi — Ferrovia del Gottardo. Sesto Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 (Cont.) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## RICOSTITUZIONE DEL MINISTERO
### di agricoltura, industria e commercio

La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corr. ha finalmente pubblicato il R. Decreto relativo alla ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio, preceduto dalla Relazione ministeriale a S. M., che ne spiega le ragioni e gl'intendimenti.

Riservandoci, per angustia di spazio, a riferire nel prossimo numero tale Relazione, riproduciamo oggi per intero il Decreto di cui si tratta:

UMBERTO I
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 della legge del 30 giugno 1878, n. 4449, con cui è data facoltà al Governo di designare le attribuzioni del Ministero di agricoltura, industria e commercio;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro presidente del Consiglio dei ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Sono assegnati al Ministero d'agricoltura, industria e commercio i servizii e le attribuzioni seguenti:

*I. — Agricoltura.*

*a)* Provvedimenti diretti ad eliminare dalle proprietà agricole i vincoli, le servitù e gli usi, che contrastano o ritardano il progresso dell'agricoltura, il trasferimento delle proprietà, o il movimento dei prodotti:

Ordinamento della polizia rurale;

Ripartizione dei Demanii comunali nelle provincie meridionali (legge del dì 8 giugno 1807 e successive);

Beni ademprivili di Sardegna (legge del 25 aprile 1865, n. 2252 e successive);

Abolizione delle servitù di pascolo e di legnatico nel principato di Piombino (legge del 15 agosto 1867, n. 3910);

Abolizione del pensionatico nelle provincie venete (legge del 4 marzo 1869, n. 4939).

*b)* Miglioramento del bestiame:

Depositi di cavalli stalloni;

Commissione per il libro genealogico dei cavalli (*Studbook*).

*c)* Istituzioni intese all'incremento dell'agricoltura, cioè:

Consiglio d'agricoltura;

Stazioni esperimentali;

Scuole speciali agrarie, Scuole-poderi e Colonie agricole;

Accademie, Società, Associazioni agrarie e Comizii agrarii;

Comitato ampelografico e relative Commissioni provinciali.

*d)* Iniziative volte a promuovere la diffusione delle conoscenze agrarie per mezzo di conferenze, di cattedre ambulanti di agricoltura, ed in altri modi.

*e)* Studii, incoraggiamenti ed iniziative per il miglioramento delle condizioni della classe agricola:

Inchiesta agraria, secondo la legge del 15 marzo 1877, numero 3730.

*f)* Studii, incoraggiamenti e provvedimenti intesi a promuovere la riduzione a coltura dei terreni incolti, e le irrigazioni; non che gli studii per promuovere le bonificazioni nei limiti delle facoltà attribuite al Ministero d'agricoltura e commercio col Regio Decreto del 27 ottobre 1869, n° 5339, nei rispetti agrarii dei bonificamenti;

Consorzii di irrigazione (legge 29 maggio 1873, n. 1387).

*g)* Studii, incoraggiamenti, ed iniziative in ordine all'acclimazione e diffusione di piante e di animali, al perfezionamento dei metodi e dei sistemi di coltivazione e di allevamento, al miglioramento del bestiame, agli insetti utili, alla piscicoltura, allo sviluppo ed al progresso delle industrie agrarie e forestali, alla diffusione ed al perfezionamento delle macchine rurali;

Concorsi agrarii ed esposizioni agrarie;

Divieti d'importazione di piante.

*h)* Raccolta e pubblicazione di notizie sulle campagne;

Vigilanza per impedire o correggere i cattivi procedimenti, dipendenti dall'annona o dalla applicazione di tasse di consumo;

Formazione della mercuriale dei prezzi dei cereali, sì nello Stato che all'estero; come di ogni altra mercuriale che possa essere di interesse generale.

*II. — Boschi e foreste.*

Regime forestale (legge 20 giugno 1877, n.° 3917);

Amministrazione dei boschi dichiarati inalienabili (legge

20 giugno 1871, n.° 283, e 25 maggio 1876, n.° 3124, art. 3 per la Sila);
Affrancazione dei diritti d'uso nei boschi dichiarati inalienabili (legge 1° novembre 1875, n.° 2794);
Riduzione a coltura agraria e rimboschimento dei beni incolti dei Comuni (legge 4 luglio 1874, n.° 2011);
Corpo delle guardie forestali;
Scuola forestale;
Servizio meteorologico e relativa Commissione.

*III. — Commercio ed industria.*

*a*) Studii e proposte riguardanti la legislazione commerciale, di concerto col Dicastero di grazia e giustizia;
Legislazione industriale;
Consiglio dell'industria e del commercio;
Camere di commercio ed arti (legge del 6 luglio 1862, numero 680);
Borse di commercio, mediazione (decreto legislativo del 23 dicembre 1865, n. 2612);
Magazzini generali (legge del 3 luglio 1871, n. 340);
Fiere e mercati (legge del 17 maggio 1866, n. 2933);
Abolizione delle Corporazioni privilegiate d'arti e mestieri (legge del 29 maggio 1864, n. 1797);
Credito fondiario (leggi del 14 giugno 1866, n° 2892, e 15 giugno 1873, n. 1419);
Credito agrario (legge del 21 giugno 1869, n. 5160);
Privative industriali (leggi del 30 ottobre 1859, n. 3721, e 31 gennaio 1864, n. 1657);
Privative per nuovi disegni o modelli di fabbrica (legge del 30 agosto 1868, n. 4598);
Privative per marchi e segni distintivi di fabbrica (legge del 30 agosto 1868, n. 4577);
Diritti d'autore (legge del 25 giugno 1865, n. 2337, e del 10 agosto 1875, n. 2652);
Saggio e marchio dei metalli preziosi (legge del 2 maggio 1872, n. 806).
*b*) Pesi e misure (leggi del 28 luglio 1861, n. 132, e 23 giugno 1874, n. 2000);
*c*) Sorveglianza sulla circolazione cartacea, di concerto col Ministero delle finanze, durante il corso forzato, e disposizioni relative agli Istituti di emissione ed al Consorzio fra gli Istituti medesimi (legge del 30 aprile 1874 n. 1920),
*d*) Autorizzazione, vigilanza ed altri provvedimenti relativi agli Istituti di credito ed alle Società per azioni;
*e*) Esame dei regolamenti comunali di ordine economico;
*f*) Vigilanza delle caldaie a vapore;
*g*) Istituzioni intese all'incremento dell'industria e del commercio, cioè:
Museo industriale;
Scuola superiore di commercio in Venezia;
Scuola superiore di nautica e costruzione navale in Genova;
Scuole speciali di arti e mestieri;
Registro italiano per la classificazione dei bastimenti;
Esposizioni industriali;
Incoraggiamenti, premii, studii e provvedimenti concernenti il commercio e l'industria;
*h*) Provvedimenti, studii ed iniziative a vantaggio delle classi operaie;
Commissione consultiva per gli Istituti di previdenza e sul lavoro;
Casse di risparmio;
Concerto col Ministro dell'interno nelle trasformazioni di Opere pie in Casse di risparmio od in altre istituzioni di previdenza;
Società di mutuo soccorso, ed altri Istituti di previdenza.
*i*) Studii e concorso coi Ministri competenti nella preparazione e nelle proposte riguardanti i trattati di commercio e di navigazione, e i servizii marittimi sussidiati.
*l*) Concorso col Ministro dei lavori pubblici nell'approvazione delle tariffe ferroviarie e dei regolamenti sul trasporto e magazzinaggio delle merci.
*m*) Voto sulla formazione, modificazione e interpretazione delle tariffe e dei regolamenti doganali, nei loro rapporti cogli interessi commerciali.
*n*) Pubblicazione di notizie e rapporti sul commercio estero e diffusione all'estero di notizie riguardanti il commercio e le produzioni italiane, di concerto col Ministero degli affari esteri.

*IV. — Miniere.*

Legislazione ed esecuzione delle leggi sulle miniere, cave ed opificii per la elaborazione di sostanze minerali.
Consiglio delle miniere.
Comitato geologico.
Corpo Reale degli ingegneri delle miniere.
Scuole speciali minerarie.

*V. — Caccia.*

Legislazione sulla caccia.

*VI. — Pesca.*

Leggi e regolamenti sulla pesca.

*VII. — Statistica generale.*

*a*) Giunta centrale di statistica.
*b*) Statistica generale del Regno, di concerto cogli altri Ministeri nelle parti spettanti a ciascuno di essi, esclusi i rendiconti periodici delle varie Amministrazioni pei loro rispettivi servizii. — Annuario statistico.
*c*) Censimento della popolazione, ed ordinamento delle anagrafi.
*d*) Statistica agraria;
Id. industriale;
Id. commerciale;
e ordinamento dei relativi mezzi di esecuzione.

*VIII. — Economato generale.*

per provvedere alla stampa, alla carta ed agli oggetti di cancelleria delle Amministrazioni dello Stato.

*Art.* 2. Il servizio idrografico, colla Commissione relativa, è attribuito al Ministero dei lavori pubblici.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle *leggi* e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a *chiunque* spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Milzano, addì 8 settembre 1878.

UMBERTO.

B. Cairoli.

---

## LE BONIFICHE FERRARESI

Nell'occasione della solenne inaugurazione del nuovo Canale del Volano, di cui parlammo nei precedenti numeri, la Società per la Bonifica dei terreni ferraresi, sedente in Torino, ha pubblicato alcune *brevi Note statistiche sull'entità dei lavori e sui risultati ottenuti a tutto agosto* 1878, colle quali ha mirato a porgere un'esatta idea di quanto venne da essa operato ne' suoi primi cinque anni di vita.

Noi che ci siamo più volte occupati di così utili ed importanti lavori, e che nei num. 65 e 66 del 1873 ne abbiamo già dato una preliminare descrizione, crediamo ora opportuno di riprodurre i brani principali delle suddette *Note statistiche*, le quali valgono a far conoscere quanta abilità, attività e costanza vennero spiegate, in questo primo quinquennio, dalla benemerita Società, sotto la direzione di quel valentissimo ingegnere-idraulico ch'è il senatore comm. Bella; e quanto se ne debba augurare per l'esito felice di così vasta impresa.

Le *Note statistiche* così cominciano:

La bonificazione delle valli del 1° Circondario scoli di Ferrara, che, col finirsi i lavori della rettificazione del corso di Volano (scolatore principale di quella provincia) nella grande svolta del Campello, riceve il suo totale com-

pimento, si può a buon diritto considerare come una delle più ragguardevoli e colossali applicazioni del prosciugamento meccanico alla sistemazione degli scoli artificiali, ovunque le condizioni idrografiche del terreno non consentono il libero e naturale regolamento delle acque.

Già venne in precedenti monografie dimostrata la vastità di una tanta impresa, la quale, oltre alle opere di risanamento di una superficie di 30,000 ettari (300 chilometri quadrati) di terreui paludosi, interpolatamente coperti dalle acque, deve provvedere altresì agli scoli di altri 21,000 ettari circa di terreni di gronda, posti quasi tutti dal lato di ponente, che pure versano le acque soverchie nel bacino di bonificazione.

Il bacino scolante presenta quindi una totale superficie di 51,000 ettari, da ogni parte chiusa tra argini di difesa, per cui nel suo stato normale non riceve, nè può ricevere altre acque fuor di quelle che piovono dal cielo, ma che tuttavia, in ragione della vastità dello spazio, formano in fin d'anno un volume, che oltrepassa negli anni i più piovosi (come nel 1876) li 468 milioni di metri cubi d'acqua.

Malgrado una siffatta spaventosa immagine, e le difficoltà d'ogni genere che si potevano incontrare, la Società per la Bonifica dei terreni ferraresi non si sconfortava nello assumere il grave impegno di tener prosciugato quel vasto territorio per richiamarlo a vita; e, costituitasi legalmente sullo scorcio del 1872, spiegava senza indugio tutta l'attività possibile nell'intraprendere ed eseguire una lunga e svariata serie di lavori difficili, che, col raddrizzamento di una delle più pronunziate svolte del Volano, ha la soddisfazione di vedere avviata al suo felice termine.

I primi lavori per il regolamento degli scoli interni e per l'impianto delle macchine idrofore, che dovevano assicurare lo scolo artificiale di quei bassi terreni depressi sotto il livello ordinario del mare, vennero intrapresi sul principiare del 1873, e condotti con tale sollecitudine, che, ai primi di luglio del successivo 1874, la Società faceva il primo saggio della efficacia dei mezzi da essa predisposti; ed era confortata dal felice esito del prosciugamento ottenuto, in forza del quale, liberata dalle acque giacenti quella vasta superficie, poteva liberamente dar mano alla sistemazione dei canali interni, e poco dopo iniziare i lavori di coltura.

Per una combinazione, nuova nella storia delle concessioni, la parte più essenziale dell'impresa venne coraggiosamente compiuta dalla Società prima dell'emanazione della legge che dichiarava l'opera di pubblica utilità (legge 6 luglio 1875), non avendo la Società medesima esitato nel fare, con non lievi sacrifizii, l'acquisto delle proprietà in cui potevano cadere i lavori principali, e specialmente quelle aree sulle quali doveva sorgere lo Stabilimento idroforo, e dovevano trovare la loro sede i bacini di raccolta e di cacciata delle acque.

Nè la sola parte tecnica fu con ogni sollecitudine trattata: chè non si omisero nè studii, nè cure per isvolgere potentemente la parte colonica, quantunque si avesse a disporre di superficie vastissima, che dallo stato paludoso e deserto, in cui da secoli era rimasta, doveva trarsi a nuova vita col provvedere fabbricati, strade ed ogni altro mezzo, onde popolare e mettere a regolare coltura quelle terre rimaste vergini fino allora.

Ritenuti questi fatti generali, volendosi dare un'idea sommaria di quanto per ogni specialità fu operato dal 1873 a tutto il luglio del 1878, cioè nel periodo di cinque anni e mezzo, per dar ultimata un'impresa, la quale, nelle condizioni attuali dell'industria colonica, puossi riguardare come la più colossale che siasi finora tentata, le Note statistiche relative saranno divise in tre serie:

1° Canali interni di scolo;
2° Edifizio delle macchine idrofore ed accessorii;
3° Disposizioni e lavori par la parte colonica.

Quanto ai *Canali interni di scolo*, un' apposita tabella dimostra partitamente i singoli lavori eseguiti nella rete generale a tutto luglio 1878, e che si riassumono poi nelle Note seguenti:

Sommando tutte le quantità relative ai canali principali con quelle dei canali secondarii, eseguiti dal cominciamento sino al 1° agosto 1878 per la condotta delle acque nel bacino di assorbimento, si trova una lunghezza complessiva di canali per . . . . . Metri lineari 170,072
ed una quantità di sterri per . . Metri cubi 2,063,372

A questa grande quantità di lavoro vuolsi aggiungere l'altra opera, non meno importante, della sistemazione del taglio del Volano, per il quale venne accorciata di metri 7,445 la distanza tra il punto, in cui gli scoli delle valli sono versati in Volano, ed il loro sbocco in mare.

Attorno al Volano perciò vennero eseguite le seguenti quantità di escavazione:

| | | |
|---|---|---|
| Per il nuovo taglio della lunghezza di | . Metri | 2,852.00 |
| e colla larghezza in fondo di . . . . . . | » | 16.50 |
| Si escavarono . . . . . . . . | . Metri cubi | 212,333 |
| Escavazioni eseguite nel letto del Volano all'infuori del rettifilo, e nei tratti superiore ed inferiore al taglio, la maggior parte delle quali sotto acqua fu fatta colle draghe . . . . . . . | » | 118,376 |
| Totale degli sterri . | . Metri cubi | 330,709 |

Oltre a questa ragguardevole quantità di sterri furono eseguite attraverso il rettifilo due opere importanti, cioè un ponte girante in ferro, ed un grande sifone sotto l'alveo per portare gli scoli dei terreni di destra nei canali di sinistra alla portata delle macchine idrofore; e sui diversi canali, descritti nella precedente tabella, furono costrutti N. 23 ponti in legno, della luce netta da 8 a 30 metri.

Parlando poi dell'*Edifizio delle macchine idrofore ed accessorii*, le Note dicono:

Il grandioso edifizio che contiene le macchine idrofore, ed in cui si compendia tutta l'opera del prosciugamento, è collocato attraverso le vasche di raccolta e di cacciata delle acque, e la sua fronte presenta la lunghezza di m. 85.

Cogli accessorii per le caldaie e per i magazzini da carbone, che si prolungano verso notte, misura un totale sviluppo di fabbricati per metri 184.50, che in complesso coprono una superficie di metri quadrati 2,480.28.

Mentre la vasca di raccolta ha una larghezza di 54 m. a cui si raccorda il Collettore generale degli scoli, la vasca di cacciata, sulla stessa larghezza, offre una lunghezza di 100 metri, e termina contro il ponte Chiavica, composto di N. 7 luci, della larghezza di metri 4.20 ciascuna, pel quale le acque delle valli s'immettono direttamente nel Volano.

L'eseguimento di tante opere, in cui sono compresi muri di sostegno e di rivestimento di sponde per le due vasche,

platee in muramento ed accessorii, ha richiesto le seguenti quantità di lavoro, cioè:

Scavi subacquei per le fondazioni, incirca M. c. 30,500.00
Pali per consolidamento del fondo della platea e della base dei muri, in totale . . . Numero 9,000.00
Platea generale di fondazione in calcestruzzo o smalto, sopra un'altezza in media di m. 1.20, superficie . . . . . . . . . . . . . . M. q. 960.75
Id. per la chiavica, collo spessore di metri 1.00, superficie . . . . . . . . . » 400.00
Muramenti in mattoni . . . . . . . . M. c. 8,616.00

Nella parte di mezzo del corpo principale, che separa le due vasche, è collocata la grande galleria in cui sono schierate le macchine idrofore, divise in quattro paia di trombe verticali a forza centrifuga, formate da grandi tubi girati a chiocciola, del diametro di m. 1.50, contenenti il centro della evoluta un disco a palette di 1.50 di diametro, girevole colla velocità di 100 a 120 giri per minuto primo.

Ciascuna coppia di trombe è messa in moto da una macchina a vapore (sistema Wolf) ad espansione ed a condensazione, con due cilindri, uno ad alta e l'altro a bassa pressione, con ricevitore intermedio, secondo i più recenti perfezionamenti introdotti in tal genere di macchine.

Le quattro macchine colle 8 pompe in piena azione debbono rappresentare la forza di N. 1,600 cavalli indicati, e quella di N. 1,040 cavalli vapore in effetto utile, mercè cui debbono dare per minuto secondo metri cubi 30, elevati all'altezza di metri 2.60 a lavoro normale. Col mezzo delle medesime furono dal 1875 in poi tenute sgombrate le acque tutte che son cadute entro il perimetro del bacino scolante.

Il lavoro utile realmente eseguito dalle suddette macchine nel triennio 1875, 1876 e 1877 è rappresentato da 446,436,674 m. q. d'acqua estratta complessivamente sopra 1,291,781,400 m. c. di pioggia caduta; e cioè col rapporto di 100 a 35 tra la pioggia caduta e l'acqua cacciata dal perimetro della bonificazione in ciascuna annata. I rimanenti 65 0[0 sono scomparsi per effetto dell'assorbimento e dell'evaporazione.

In quanto alla *Parte colonica*, le Note soggiungono:

La Società, come già venne accennato, ha fatto acquisto di una gran parte di terreni paludosi compresi nella bonificazione, e la totale proprietà, di cui essa trovavasi in possesso al 1° agosto 1878, offre la superficie di ben ettari 21,460.24.

Di questa vasta superficie, la maggior parte in oggi (principio di agosto del 1878) trovasi già messa in piena coltura, e data in affitto, ad enfiteusi, a mezzadria, nel seguente rapporto:

Affitti ed enfiteusi . . . . . . . . Ettari 12,991.87
Mezzadrie, ecc. . . . . . . . . . . » 3,500.00

Totale Ettari 16,491.87
Restano a pascolo e preparati per nuove tenute » 4,968.37

Totale Ettari 21,460.24

Per la coltivazione di ettari 12,991.87 di terra, la Società ha provveduto prima d'ora alla costruzione dei fabbricati necessarii alla coltivazione delle tenute, e sta nel tempo stesso lavorando all'eseguimento di quelli nelle terre, per le quali si hanno domande e trattative in corso.

Il numero a l'area complessiva dei fabbricati per tutte le tenute, siano in pieno esercizio, siano in via di preparazione, possono riassumersi nelle seguenti quantità:

Stalle con fienile, della capacità di 20 a 50 capi di bestiame, N. 95, ciascuna dell'area coperta in media di metri quadrati 337, in totale metri . . . . . M. q. 32,015
Case coloniche, capaci di 3 a 4 famiglie, N. 162, ciascuna dell'area coperta in media di m. q. 137 . . . . . . . . . . . . . » 22,194
Case patronali, per direzione delle colture, N. 29, ciascuna dell'area coperta in media di metri quadrati 300 . . . . . . . . . . » 8,700

Totale M. q. 62,909

Resta con questi fabbricati provveduto ai bisogni delle colture per la superficie di. . . . . . Ettari 12,991.87
Mentre sono differite al prossimo anno 1879 le costruzioni coloniche pei restanti . . » 8,468.37

Totale eguale Ettari 21,460.24

In un coi fabbricati vennero aperte le due principali strade sugli assi ortogonali della Bonifica, per la lunghezza di 35 chilometri, e colla larghezza da 8 a 10 metri.

Furono di più, per servizio delle tenute, aperti, coll'escavazione dei fossi laterali, altri 55 chilometri di carreggiate colla larghezza di 8 metri, per agevolare le comunicazioni interne e pel servizio delle colture.

Si trova poi coordinata colle linee stradali e coi canali secondarii la rete generale delle così dette scoline, *ossia* fossi di primo e di secondo ordine, mercè cui *rimane il* piano facilmente liberato dalle acque giacenti, ed il terreno diventa suscettivo di una regolare coltivazione.

In ultimo, si noterà che là, dove prima del 1873 non eravi traccia di popolazione, ora sui soli terreni della Società esistono ben più di 2,500 persone tra affittavoli, mezzadri, coloni e braccianti, venute da tutte parti d'Italia, massime dalla Lombardia, dal Veneto e dal Piemonte, senza contare altri 1,000 uomini, che dalle ville circonvicine si portano a coltivare le terre meno lontane dalle gronde.

Un sì rispettabile numero di coloni porta necessariamente con sè tutti i mezzi d'opera richiesti da una regolare coltura, fra cui si contano fin d'ora ben più di 3,600 capi di bestiame, di cui la parte maggiore è atta al lavoro.

Finalmente troviamo i seguenti cenni sulle spese incontrate dalla Società a tutto dicembre 1877 per le suddette opere, e sulle somme entrate nelle casse dello Stato in seguito alle medesime:

Per tutti quanti i lavori ed oggetti suddescritti, compresi gli accessorii della gestione sociale, risulta dal bilancio approvato dall'Assemblea a tutto il dicembre 1877, che le spese fatte dalla Società, a principiare dal giorno della sua costituzione nel dicembre 1872, ammontano alle seguenti cifre:

Per l'impresa ed i lavori di prosciugamento L. 7,015,873.57
Per acquisto di terreni, spese di colonizzazione, d'amministrazione, d'interessi, d'imposte e tasse d'ogni genere . . . . . » 7,832,682.09

Totale al 31 dicembre 1877 L. 14,848,555.66

Su questa somma si nota, come semplice dato di fatto, che entrarono nelle casse dello Stato le seguenti partite:

Per diritti di registro di contratti di acquisto, di per-

muta, di enfiteusi, di affitto . . . . . . L. 500,170.60

Per diritti di dogana sulle macchine ed oggetti importati dall'estero . . . . . . . . » 69,500.00

Per diritti di circolazione, di bollo, di ricchezza mobile e di sorveglianza governativa » 180,840.51

Totale utile ricavato dalla Finanza dello Stato sulle operazioni eseguite dalla Società delle Bonifiche . . . . . . . . . . . . . L. 750,511.11

In questa somma di L. 750,511.11 non è compresa l'imposta prediale di oltre annue L. 66,000.

---

# FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 26 *giugno* 1878.

*(Continuazione — V. N° 36)*

### IV. — ESERCIZIO.

*A. In generale.*

Durante l'esercizio di cui ci occupiamo, ebbero luogo dei negoziati tra la Conferenza delle Amministrazioni ferroviarie svizzere ed il Dipartimento federale delle ferrovie e del commercio, in vista dell'unificazione delle disposizioni per le concessioni risguardanti le tariffe; ed in quanto si riferiva al trasporto delle merci, esse vennero collegate colla nuova classificazione delle merci introdotta nello stesso anno in Germania. L'applicazione in Isvizzera del sistema metrico dei pesi e delle misure, nonchè la circostanza che le disposizioni relative alle tariffe, quali erano contenute nelle precedenti concessioni cantonali, differivano notevolmente, non solo secondo le varie Società, ma altresì per le diverse linee di una stessa Società, rendevano assai desiderabile di procedere ad una unificazione, almeno per quanto fosse possibile. Probabilmente noi potremo far conoscere nel nostro prossimo Rapporto i risultati delle trattative, che a tale effetto ebbero luogo.

I prodotti del *trasporto dei viaggiatori* sulle nostre linee ticinesi di pianura non avendo corrisposto alla nostra aspettativa, fummo costretti a ridurre al 20 0[0], in luogo del 30 0[0], il ribasso accordato pei biglietti di andata e ritorno, e di diminuirne la durata, che ora è di due giorni in luogo di tre.

Per ciò che concerne il *trasporto delle merci*, vennero introdotte nuove tariffe speciali per la birra in fusti e pei commestibili.

Come conseguenza del nuovo regolamento pel servizio dell'esercizio, l'*Istruzione provvisoria per l'Ingegnere dell'esercizio* venne sostituita da una Istruzione definitiva. *Inoltre le Istruzioni per il capo dell'Economato, nonchè pei magazzinieri,* concernenti la *distribuzione di materiali e di oggetti per la manutenzione delle linee, per il servizio della spedizione e del movimento* (non compresa la trazione), e pel *servizio delle locomotive e dei laboratorii*, ed infine il *regolamento relativo agli uniformi*, vennero riveduti e redatti di nuovo. Inoltre, per analogia a quanto era stato stabilito nel 1873 per il personale addetto alla costruzione della linea, venne deciso che gli impiegati del servizio dell'esercizio, che occupano dei posti fissi, ma che sono retribuiti con un tanto al giorno, riceveranno la loro paga intera durante le 4 prime settimane ch'essi saranno in servizio militare, e soltanto i due terzi per la durata ulteriore; ed in quanto agli impiegati del servizio dell'esercizio pagati a giornata e soltanto provvisorii, non verrà loro corrisposto nulla, durante il loro servizio militare.

Fu convenuto coll'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia di costruire nel magazzino della Dogana, alla Stazione internazionale di Chiasso, una tettoia provvisoria di scarico, conforme alle dimensioni adottate dalle Ferrovie dell' Alta Italia, cioè di metri 3.10 di larghezza per 4.30 di altezza. La costruzione di una tettoia definitiva venne rimandata all'epoca in cui la linea Lugano-Chiasso si allaccierà direttamente col resto della rete del Gottardo, cioè con altre ferrovie svizzere.

Dalla Compagnia d'assicurazioni pei casi d'accidenti a Winterthur, venne presa una *polizza collettiva a favore del personale dell'esercizio.* Questa polizza si estende, in primo luogo, a tutti gli accidenti pei quali la Società del Gottardo potesse essere tenuta responsabile, a tenore della legge federale del 1° luglio 1875. Essa comprende inoltre gli accidenti previsti dall'art. 2 della detta legge, ed assicura ai funzionarii, impiegati ed operaj, che potessero essere vittime di codesti accidenti nell'esercizio delle loro funzioni, un' indennità, che, in caso di morte o di completa incapacità al lavoro, ascende al triplo dei premii annuali pagati da chi spetta. Venne pure presa dalla stessa Compagnia d'assicurazioni una polizza a favore di tutti i viaggiatori delle linee ticinesi di pianura, per gli accidenti che potessero loro occorrere e di cui la Società fosse responsabile, a tenore della precitata legge federale.

Allo scopo di realizzare delle nuove economie sull'esercizio, si fecero pure, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, notevoli *riduzioni di personale.* A Bellinzona ed a Lugano vennero riunite le funzioni di speditore delle merci a quelle di ricevitore; a Biasca venne soppresso il posto di ricevitore; ed a Locarno quello di speditore delle merci, e le relative funzioni vennero affidate ai capi delle dette Stazioni. Venne inoltre soppresso il posto di un aiutante a Biasca, quelli di 9 guardiani della linea, di uno scambiatore a Bellinzona, di un portiere a Locarno, di 2 macchinisti e 2 fuochisti, di un capotreno, di 5 conduttori, di un guarda-bagagli a Locarno, di un capo-mastro del laboratorio di Bellinzona, e del giovane d'ufficio dell'aggiunto dell'Ingegnere in capo per la trazione. Per lo contrario, in seguito alla costruzione di un apparato di trasbordo alla Stazione di Locarno, fu d'uopo creare un nuovo posto di aiutante per le dichiarazioni doganali.

*B. Orarii e Prospetto della circolazione dei treni.*

L'*orario d'estate* entrò in vigore il 1° di giugno. Vennero conservati 4 treni al giorno per ogni direzione.

Nell'*orario d'inverno*, attuato col 1° di novembre, si ridussero a 3 per giorno i treni sulla linea Biasca-Locarno, mentre sulla linea Lugano-Chiasso si dovette mantenere il precedente numero di treni. L'accennata riduzione permise di realizzare una notevole economia, senza nuocere nè al traffico di transito, nè a quello locale.

La Convenzione colla Società di navigazione a vapore sul Lago Maggiore, di cui si è parlato nel nostro precedente Rapporto, relativamente all'esecuzione di un servizio notturno tra Locarno ed Arona per far coincidere il nostro treno 5 coi treni dell'Alta Italia, venne mantenuta nel 1877.

Si rinunziò pel momento ad introdurre carrozze da viaggiatori circolanti direttamente fra Lugano e Milano, attesochè, per diversi motivi, l'Amministrazione delle ferrovie dell' Alta Italia non stimò opportuno di aderirvi.

Venne costrutto un indicatore delle distanze per il calcolo delle indennità di locazione dei vagoni esteri in circolazione sulle nostre linee.

Nel 1877, sulle linee ticinesi di pianura circolarono 5755 treni, cioè:

4262 treni-viaggiatori (4257 treni regolamentari e 5 suppletorii);

1459 treni misti;

34 treni materiali.

Il percorso di questi diversi treni fu di:
188,200 chilometri-trazione
2,657,604 chilometri-assi
11,562,922 chilometri-tonnellate (peso lordo).

Circolarono sulle nostre linee 828 vagoni esteri, mentre soli 310 dei nostri vagoni transitarono su altre linee. I nostri vagoni percorsero su queste linee 102,416 chilometri-assi.

C. — *Prodotti e Statistica del traffico.*

I prodotti diretti dell'esercizio rimasero di nuovo al dissotto di quelli dell'esercizio precedente, e presentano la considerevole differenza di fr. 57,236.26 in meno. In questo *deficit* la linea Biasca-Locarno entra per fr. 51,264.18, e la linea Lugano-Chiasso per fr. 5,972.08. Per ciò che concerne le diverse categorie di prodotti, sono quelli dei viaggiatori che presentano la maggior differenza, cioè fr. 52,007.76, di cui franchi 32,673.27 per la linea Biasca-Locarno, e fr. 19,334.49 per quella Lugano-Chiasso.

Questo sfavorevole risultato devesi attribuire, in primo luogo, al generale arenamento delle imprese di costruzione, nonchè a quello del commercio e dell'industria. Una epidemia di vaiuolo, che durò a Lugano tutta la stagione dei *touristes*, recò pure un grave pregiudizio ai prodotti della linea Lugano-Chiasso.

La diminuzione dei prodotti di fr. 1,932.61 sul trasporto dei bagagli si attribuisce alla minore affluenza dei viaggiatori.

Per lo contrario, si nota con soddisfazione che il trasporto dei cavalli e del bestiame minuto prese dello sviluppo, e presenta un aumento di prodotti di fr. 1,818.84.

Quantunque i prodotti provenienti dal trasporto delle merci sulla linea Lugano-Chiasso siensi aumentati di fr. 12,396.61, i prodotti totali per il trasporto delle merci sulle due linee prese insieme sono nondimeno rimasti al dissotto di quelli del precedente esercizio di fr. 5,114.73, attesochè la linea Biasca-Locarno produsse fr. 17,511.34 di meno. Questa diminuzione proviene principalmente da trasporti di legname, meno considerevoli da Castione per Locarno.

*(Continua)*

# Nostre Corrispondenze

Roma, 17 settembre.

La nomina dell'egregio ingegnere Morandini a presidente del Consiglio governativo d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, potete ritenerla per sicurissima; ed è quasi altrettanto sicuro che l'incarico provvisorio di consigliere, stato prima conferito all'Ispettore del Genio civile Correnti, non si muterà in definitivo. Rimane quindi tanto più incompleto, per ora, il Consiglio medesimo; e ci vorranno alcuni altri giorni prima che l'on. ministro Baccarini si decida ad integrarlo, avendo egli concepito l'opportuno disegno d'introdurvi l'elemento commerciale. Al quale scopo, ho ragione di credere abbia egli deferentemente provocato la proposta di nomi da alcune Camere di commercio dell'alta Italia; onde ne deriva per lui l'imbarazzo e la necessità di ponderazione nella scelta dei *pauci electi* fra i molti che pretenderebbero essere *vocati*, come in ogni occasione consimile. —

Evidentemente, l'onorevolissimo ed importante mandato del quale venne testè investito l'ing. Morandini, gli rende incompatibile il disimpegno delle funzioni, non meno onorevoli, di membro della Commissione d'inchiesta; e sembra verrà surrogato in questo posto per l'appunto dall'ispettore Correnti. Intanto, dell'anzidetta Commissione, come di ogni altra passata e presente in Italia, s'incomincia a dire il medesimo che dell'araba Fenice, cioè: « che vi sia ciascun lo dice, dove sia nessun lo sa » (*). Si è riunita di mala voglia in agosto convocata dal Ministro, costretta a rimandare di un giorno la costituzione del proprio Ufficio di presidenza, per trovarsi stentatamente in numero legale; poi, dopo un paio di sedute, chi si è visto, s'è visto.

Venne innalzato, come vi è noto, all'onore della presidenza un membro assente, l'illustre senatore Jacini, ed ancora non si è fatto sapere al pubblico, che dovrebbe pur contare qualche cosa, se egli abbia o no accettato. Io per me ritengo di no; e non è una supposizione fatta a vànvera, perchè, ve ne ricorderete, ho anche preveduto il rifiuto. Il più bello poi, o anzi il più brutto, non essendo argomento da scherzare, si è che la Commissione, se pur volesse non indugiare altro a riunirsi, non saprebbe, come la errante colomba dell'Arca, dove posare il piede, perchè l'Ufficio di presidenza della Camera le ha rifiutato l'ospitalità, per una ragione, a parer mio, molto magra, e vorrei quasi dire molto storta e scortese. La Camera, si sostiene, è il santuario, è il *sancta sanctorum*, dove non può entrare se non l'unto del Signore, l'eletto della Nazione; e dacchè la Giunta d'inchiesta è *mista* di elementi profani, pianti altrove le proprie tende. Ora, mi permetto io di chiedere, se questa sia una obbiezione seria da opporre ad una Giunta istituita per legge, che deve compiere una missione tanto difficile e di tanto interesse per il paese, che vorrebbe e dovrebbe essere, per conseguenza, circondata dalla maggiore solennità altresì nel luogo delle proprie sedute.

Sotto la cappa del cielo ministeriale pare, invece, che la Giunta stessa esiti a ricoverarsi, per tema quasi dell'influenza dell'ambiente; ma anche questo sarebbe, secondo me, uno scrupolo soverchio. L'importante, l'urgente è d'iniziare i lavori; il cui compimento per l'epoca tassativamente fissata dalla legge principia ad apparire problematico, ove se ne consideri la difficoltà e la lunghezza in confronto del breve tempo rimasto da utilizzare, dopo quello sterilmente perduto. *Caveant Consules*, adunque; e i consoli, ai quali io mi prendo la libertà di rivolgere la mia calorosa invocazione, sono i membri della Giunta stessa, sono soprattutto il vice-presidente on. Ferracciù, ed il segretario on. Genala, che devono costituire la vera forza motrice, e che godono ben meritata reputazione di chiarissimi ingegni, di uomini pieni di zelo e di attività. —

La Conferenza, già da voi annunciata, per istabilire un accordo intorno al mutuo scambio dei biglietti, tanto gratuiti che a prezzo ridotto, fra le Amministrazioni ferroviarie dello Stato, non si terrà che nell'entrante settimana in Roma, sotto la presidenza dell'on. Ministro dei lavori pubblici, e le Società verranno oggi invitate a mandarvi un loro commissario. Il suddetto Ispettore cav. Correnti rappresenterà l'Amministrazione dell'Alta Italia. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, limitandosi all'esame del progetto dal punto di veduta tecnico, e riservando il proprio apprezzamento circa alcuni notevoli particolari mancanti, opinò potersi approvare una ideata ferrovia economica, collo scartamento di m. 1.10, da Arezzo a Stia (!) per la valle dell'Arno, della lunghezza di chilometri 47.507, e della presunta spesa di L. 4,200,000 all'incirca. —

Il Consiglio medesimo emise parere favorevole sul progetto di massima per l'ampliamento ed il regolare andamento della Stazione ferroviaria di Udine. Era questa una necessità sentita da lunghissimo tempo, e divenuta imprescindibile ora che siamo alla vigilia dell'apertura della linea Pontebbana, nuova comunicazione col Tirolo e coll'intera Germania. Si demolirà quindi una parte del

(*) Possiamo assicurare che la Sotto-Commissione incaricata del Questionario, sta appunto formulando i quesiti da sottoporre alla Commissione, la quale è perciò convocata pel giorno 7 ottobre prossimo, ed a quanto crediamo, in Milano.
(La Red.)

fabbricato attuale per l'aggiunta d'un terzo binario, e si costruiranno lateralmente due bracci al locale destinato pei viaggiatori, un magazzino per deposito di locomotive, un caricatore militare per evitare l'ingombro della Stazione ad ogni evenienza, ed un magazzino per le materie infiammabili a conveniente distanza; provvedendo sin d'ora alla totale espropriazione dei terreni occorrenti, quantunque a queste ultime due opere non si pensi por mano che più tardi. Giusta i calcoli preventivi, la spesa ammonterà a L. 1,515,800. —

L'Ispettore comm. Betocchi, giurato alla Mostra universale di Parigi, visto l'interesse grandissimo dimostrato dal granduca Costantino di Russia per l'esposizione fatta dal nostro Ministero dei lavori pubblici, e specialmente per il disegno di sistemazione del Tevere e per quello del prosciugamento del lago di Fucino, intanto ch'egli aveva l'onore di accompagnarlo nella visita insieme al comm. Correnti, si è fatto rispettoso debito di presentare a S. A. una copia de' suoi scritti sul Po e sul Tevere, fra i quali la monografia da lui redatta testè ad uso della Esposizione, per cura del Ministero di agricoltura e commercio, nonchè una copia della splendida pubblicazione sul Fucino fatta dal principe Torlonia. Il granduca ringraziò il chiaro prof. Betocchi colla lusinghierissima lettera, che io amo trascrivervi letteralmente, sicuro che voi vorrete riprodurla. B.

---

Ecco la lettera sovra indicata:

*Monsieur*

Le Grand Duc Constantin de Russie me charge de Vous remercier de l'envoi que Vous avez bien voulu lui adresser. Son Altesse Impériale est un ami de l'Italie, et tout ce qui la concerne l'intéresse au plus haut point; c'est d'autant plus vrai, quand'il s'agit d'un ouvrage aussi intéressant, aussi remarquable, que vos études et pubblications sur le Po et le Tibre.

Monseigneur Vous prie de vouloir bien Vous charger de transmettre ses remerciements au P. Torlonia, au nom du quel Vous lui avez offert un exemplaire de la pubblication sur le Lac-Fucino.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les plus distingués.

Général A. KIVEÉFF
*Aide de Camp du Gran Duc*
CONSTANTIN DE RUSSIE.

*A Monsieur*
*Monsieur Alexandre Betocchi*
Exposition Universelle
Section Italienne.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Possiamo annunciare che col 1° ottobre p. v. verranno introdotte sulle Ferrovie dell'Alta Italia alcune variazioni circa i biglietti di andata e ritorno a prezzi ridotti.

Le basi di tariffa, sulle quali dovranno essere stabiliti i prezzi dei detti biglietti, saranno uniformi per tutta la rete, escluse le linee di Biella e Pinerolo; cioè quelle stabilite pei treni *omnibus* sino dal 20 agosto p. p., e precisamente le seguenti:

Per la 1ª classe L. 0.10, per la 2ª L. 0.07, e per la 3ª L. 05, per ogni viaggiatore e chilometro, non compresa l'imposta del 13 0[0.

Però sulle linee servite da treni *diretti*, le dette basi saranno aumentate del 5 0[0, media differenza tra le basi stesse e quelle fissate per tali treni col R. Decreto dell'8 agosto p. p.

La riduzione, di cui godranno i biglietti di andata e ritorno, continuerà ad essere, come l'attuale, progressiva secondo le distanze, ossia del 25 0[0 per le distanze inferiori od eguali a 50 chil., del 30 per le distanze da 51 a 100 chil., e del 35 per quelle eccedenti i 100 chil.

I biglietti attuali di andata e ritorno *festivi* rimarranno aboliti, e verranno sostituiti da semplici biglietti di andata e ritorno a prezzi ridotti come sopra. Tali biglietti saranno, di regola, valevoli soltanto per l'andata ed il ritorno nel giorno della loro distribuzione; però quelli distribuiti con qualsiasi treno nella vigilia dei giorni festivi, o durante questi, saranno valevoli pel ritorno *fino al 2° treno del giorno successivo al festivo.*

L'Amministrazione concederà poi altre agevolezze e facilitazioni a vantaggio dei viaggiatori.

---

Domani (19) si terrà in Milano una conferenza tra i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia e quelli del Consorzio interprovinciale delle Ferrovie Venete, allo scopo di accordarsi intorno al servizio cumulativo tra le linee medesime, cioè pel transito delle merci sulla linea consorziale Treviso-Vicenza, e circa l'uso delle Stazioni comuni.

A tale uopo, sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia è animata dalle migliori disposizioni, per accordare alle suddette Ferrovie Venete le maggiori facilitazioni compatibili coll'interesse dell'Amministrazione medesima.

---

Essendo ultimate le opere di 1ª categoria state prescritte nella visita di ricognizione, come già accennammo, il 21 corr. avrà luogo l'apertura del binario dalla Stazione di Savona al porto, e quindi anche di quella Stazione marittima.

---

L'annunciato 3° treno di piacere da Torino a Parigi avrà luogo il 25 corr., alle stesse condizioni del precedente.

Però sappiamo che, per le esigenze del suo servizio e per la grande quantità di materiale impegnato, la Società Parigi-Lione-Mediterraneo ha limitato la composizione del suddetto treno, e quindi non potrà essere distribuito che un numero di biglietti proporzionato a quello delle vetture all'uopo destinate. Del resto, il numero dei biglietti da distribuire è ancora superiore a quello del treno precedente.

Crediamo poi che, probabilmente alla metà di ottobre, se ne effettuerà un quarto ed ultimo.

---

I giornali di Roma, e il *Diritto* fra i primi, hanno annunciato in questi giorni la nomina del comm. ing. Morandini, già Direttore delle Ferrovie Livornesi e membro della Commissione per l'inchiesta ferroviaria, a Presidente del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Benchè tale notizia possa ritenersi come sicura, pure ci consta che a tutt'oggi non venne ancora ufficialmente comunicata all'attuale Consiglio provvisorio. *(V. nostra Corrispondenza da Roma).*

---

L'annunciato Congresso di statistica ferroviaria internazionale avrà luogo a Berna il 23 corrente. Vi prenderanno parte, per conto del Governo italiano, l'ispettore comm. Biglia; per le Ferrovie dell'Alta

Italia, l'ispettore della Ragioneria sig. Perucca, e l'ispettore del Movimento sig. Bonazzi; per le Meridionali, l'ingegnere cav. Giuseppe Lanino e cav. Prato; per le Romane, l'ingegnere Filippo Mari, capo del Movimento e del Traffico; e finalmente per la Compagnia Reale Sarda, il Consigliere d'amministrazione comm. Epaminonda Segrè.

Oltre alle materie che concernono la statistica del prodotto, del movimento, ecc., si tratterà pure del personale ferroviario, sempre in relazione colla statistica; nonchè degli accidenti e disastri, ed infine delle istituzioni di mutuo soccorso a beneficio degli impiegati ed agenti.

A tal uopo, sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia presenterà al Congresso alcuni esemplari della statistica degli accidenti occorsi su quella rete durante il 1877; gli statuti delle Associazioni di mutuo soccorso tra gl'impiegati e subalterni, coi resoconti della rispettiva gestione nel 1877; ed infine un quadro grafico del movimento d'importazione, esportazione e transito sulla rete medesima.

---

Ci scrivono da Roma che il Ministero dei lavori pubblici ha indetto pel 3 ottobre p. v. l'appalto dei lavori per la ultimazione del traforo del Colle di Tenda, e delle relative strade di accesso, per la presunta somma di L. 1,939,076. I lavori dovranno essere tutti compiuti pel 31 dicembre 1881.

Gli aspiranti dovranno presentare un deposito interinale di L. 100,000, e provare di aver lodevolmente eseguito altri lavori di galleria per un importo non inferiore ad un milione di lire. La cauzione definitiva, da parte del deliberatario, è poi fissata in L. 200,000 in numerario o cartelle del Debito pubblico.

---

## Notizie Ferroviarie Italiane

**La Commissione per l'inchiesta ferroviaria** (dice la *Riforma*), avendo bisogno di molti locali per adunarsi e proseguire i suoi lavori, aveva chiesto all'on. Farini, presidente della Camera, l'uso dei locali terreni del palazzo di Montecitorio. Ma l'on. Farini, d'accordo coi vice-presidenti, non ha creduto di concedere quei locali, perchè la Commissione si compone in parte di persone estranee al Parlamento. (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

**Costruzioni ferroviarie** — La *Gazzetta d'Italia* ha per telegrafo da Roma, 13:

La relazione parlamentare sulle nuove costruzioni ferroviarie proporrà la linea Ascolana dalla quarta alla terza categoria.

L'on. Zanardelli scrisse di recente al Sindaco ed alla Camera di commercio di Ascoli Piceno, assicurandoli che il Governo è animato da benevole intenzioni per gli interessi della città di Ascoli.

**Ferrovie dell'Alta Italia** — La Direzione dell'esercizio annuncia che, a datare dal giorno 21 del corrente mese, verrà soppresso il treno viaggiatori in partenza da Venezia alle ore 7.30 ant. ed arrivo a Mestre alle ore 7.45 ant., istituito il 1º giugno in via di esperimento, non avendo esso dato un risultato soddisfacente.

**Ferrovia Pontebbana** — In relazione a quanto abbiamo preannunciato nel precedente nostro numero, il *Diritto* dice che, in seguito alla fatta ricognizione, essendosi trovato regolare in ogni parte del servizio il tratto della ferrovia Pontebbana recentemente costrutto fra Resiutta e Chiusa-Forte, se n'è stabilita l'apertura all'esercizio, limitatamente per ora ai viaggiatori ed alle merci a grande velocità, pel 21 corrente mese.

— A questo proposito scrivono da Chiusaforte, 12, alla *Gazz. di Venezia*:

Una Commissione di periti partì stamane, alle ore 10, da Resiutta, e percorse lentamente in ferrovia il tronco di nuova costruzione. È lungo 8 chil. circa, e scorre tra mezzo a grosse montagne, e presso al torrente Fella, sul quale anzi s'eresse un ponte, ch'è forse l'opera più grandiosa che l'Impresa Ciampi-Luzzatti, assuntrice dei lavori, abbia compiuta.

Oltre a questo ponte, che misura 160 metri di lunghezza e ch'è proprio un'opera d'arte, ho notato sei gallerie, e parecchi altri manufatti, come l'altro ponte sul *Rio per aria*, tutti bellissimi. — Il tronco intero fu compiuto in diciotto mesi, e si può dire un periodo assai breve, se si ha riguardo alla qualità del lavoro ed al modo della sua esecuzione. Chè davvero, se la Società dell'Alta Italia merita molti elogi per la direzione tecnica, non ne merita minori l'Impresa, la quale pare a me che abbia voluto mostrare come si possa e sappia lavorare in Italia.

Ho visitato minutamente la Stazione di Chiusaforte, e vi so dire che non si potevano vincere con maggiore bravura le asperità e le tenacità di questi terreni crudi e ribelli alla mano dell'uomo.

Le Stazione di Chiusaforte sta proprio a piedi di una grossa collina; e per doverla piantare là, hanno dovuto spaccarne un gran tratto, e coprire di grossi rivestimenti la spaccatura per garantire il binario dalle frane; poi, raccolta l'acqua di parecchi torrentelli che corrono su su sul monte, l'hanno fatta venire sin vicino alla Stazione, e con un condotto sotto il binario la meneranno in paese. Così Chiusaforte ottiene dalla ferrovia un doppio vantaggio: quello massimo della facilità delle comunicazioni, poi quell'altro, non piccolo, di aver acqua potabile,

**Ferrovia Eboli-Reggio** — La *Nazione* ha per telegrafo da Roma, 15:

A Nicastro fu tenuto oggi un *meeting* a favore della linea litoranea della ferrovia Eboli-Reggio. Furono lette le adesioni dei Comuni interessati, di diversi deputati e senatori.

Scioltosi il *meeting*, si fece una dimostrazione, la quale si recò dal Sottoprefetto per presentargli il verbale della adunanza. Si spedirono dispacci a Garibaldi ed a Nicotera.

La città è imbandierata e percorsa dalla popolazione, che acclama all'Italia, al Re Umberto ed a Garibaldi.

**Ferrovie in Sicilia** — Un telegramma particolare del *Diritto* da Caldare, 11, reca:

Ore 12 questa mattina inauguraronsi lavori ferroviarii Caldare-Canicatti. Intervennero le locali Autorità civili e militari, il deputato La Porta, il Sindaco di Palermo, senatore Perez.

I discorsi fatti espressero sensi di riconoscenza verso il Governo del Re. — Applausi ripetuti dalla popolazione entusiasta a Sua Maestà ed alla Dinastia,

Fu una festa solenne e commovente.

— Presso le officine della ferrovia di Messina si è dietro ad allestire un vagone per il viaggio degli augusti Sovrani nell'isola, costruito a due compartimenti, l'uno per il Re, l'altro per la Regina. Questi compartimenti risultano dall'unione di due vagoni di prima classe. La ricchezza, l'eleganza, l'intelligente distribuzione del lavoro, lo sfarzo delle stoffe, al dire dei giornali di Messina, vanno a gara in quest'opera di circostanza. Nei due compartimenti non mancano i posti, sia per il seguito del Re, che per le dame della Regina. In quello della Regina è altresì disposto il letto. Si assicura che questo vagone costerà circa ventidue mila lire.

**Tramway a vapore in Torino** — Sabbato ebbe luogo l'annunciata corsa di prova del *tramway* con locomotiva sulla linea di Moncalieri.

La partenza era fissata per le ore 1 3/4 pom. da piazza Castello; ma, mentre tutti aspettavano di veder partire la

locomotiva, due carrozzoni del *tramway*, colle bandiere belga ed italiana, e tirati da due pariglie di robusti cavalli, accolsero gli invitati, fra i quali un consigliere di Prefettura, rappresentante il Prefetto, l'assessore Trombotto, i consiglieri comunali Guadagnini, Ajello, Sambuy e Cassinis, il marchese di Cocconito, e varii distinti ingegneri del Genio civile, dell'Ufficio d'arte municipale, delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed altri. L'ingegnere Beckers, direttore dei *Tramways*, faceva gli onori di casa.

Alla Barriera di Piacenza si staccarono poi i cavalli, che vennero sostituiti dalla locomotiva.

Il treno, composto per tal modo della macchina e di due carrozzoni, si pose in moto, ed in meno di 24 minuti arrivò felicemente sul piazzale del Castello di Moncalieri.

Il Sindaco, la Giunta e la banda cittadina erano ad attendere il convoglio; e la comitiva degli invitati venne dalle Autorità locali accompagnata al palazzo municipale, fra gli evviva della popolazione.

Nella sala comunale, dopo acconcie parole del sindaco di Moncalieri, al quale rispose, a nome del Municipio di Torino, l'assessore Trombotto, e dopo un forbito discorso dell'on. Sambuy, vennero in copia serviti rinfreschi e dolci.

Ritornati sulla spianata del Castello, presero pure posto nelle vetture il sindaco di Moncalieri ed alcuni membri della Giunta, ed il treno ridiscese felicemente la salita.

Indi ripartì per Torino, dove, per far paghi anche i desiderii dei curiosi di via Po, la locomotiva trascinò i carrozzoni fino in piazza Castello, ad onta della dirotta pioggia. La corsa di prova riescì pertanto ottimamente; e della felice riuscita buona parte del merito è dovuta al solerte Direttore ingegnere Beckers, nonchè all' ingegnere della Società, De Bonis.

Gli esperimenti esterni continuano, e quindi si spera che, non abbia a tardare l'autorizzazione superiore per l'uso della locomotiva anche nell'interno della città.

**Tramway Vicenza-Valdagno-Arzignano.** — L'8 corrente ebbe luogo a Vicenza la seconda conferenza fra gli ingegneri Pompeo Marini e Ignazio Avesani coi delegati del Consiglio provinciale, signori Meschinelli, Mistrorigo e Dalle Ore.

Per quanto sappiamo, le parti si sarebbero messe perfettamente d'accordo anche per la costruzione della diramazione di Arzignano.

Oramai non rimane altro che la stipulazione delle convenzioni fra la Provincia ed i Comuni interessati, essendosi già disposto per la cauzione, che i concessionarii prestano preliminarmente.

**Tramway di Firenze** — La *Gazzetta d' Italia*, del 16, scrive:

I lavori del *tramway* Firenze-Prato sono terminati nei borghi di Petriolo e di Brozzi, e sono già intrapresi sulla linea verso Firenze e verso Poggio a Caiano. È presumibile quindi che verso la fine di ottobre sarà aperta la 1ª sezione. Sappiamo frattanto che, mentre molte carrozze sono costruite dalla locale officina Desireaux, si aspettano quanto prima da Filadelfia altre 6 carrozze di un modello nuovissimo.

Sia lode dunque al signor A. Messa, ingegnere e direttore dei lavori, nonchè al solerte assuntore dell' impresa signor Otlet, se così presto vedremo dotata Firenze di questo nuovo e comodo mezzo di comunicazione, che darà novella vita al commercio della città con tutta quella linea di prospere borgate.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — La *Gazz. Ticin.* annuncia che il Consiglio federale ha comunicato ai Governi dei Cantoni, partecipanti all'impresa della Ferrovia del Gottardo, il protocollo delle discussioni, che ebbero luogo il 2 corr., circa l'assunzione e la ripartizione dei sussidii agli stessi spettanti a tenore della legge del 22 agosto 1878, concernente la sovvenzione alle ferrovie delle Alpi, coll'invito di sollecitare il più possibilmente le necessarie risoluzioni per parte degli organi competenti dei Cantoni.

— La stessa *Gazzetta* scrive:

Circa all'attività che regna al tunnel del Gottardo, si scrive da Göschenen che 1000 operaj lavorano all'interno del tunnel e 350 all'esterno. Ogni giorno 350 vagoni n'escono carichi di terra, e 270 chilogrammi di dinamite sono impiegati nelle mine. La medesima attività regna sul versante opposto. Le spese mensili sono di circa un milione di franchi.

— Giovedì scorso, in seguito allo scoppio prematuro di una mina nel tunnel, verso Airolo, rimasero uccisi due operaj italiani, e cinque altri feriti.

— Com'è noto, il sig. Escher presidente essendo dimissionario, ed il sig. Weber essendo morto, nella Direzione della Ferrovia del Gottardo non rimaneva più che il sig. Zingg. I due posti rimasti vacanti vennero coperti provvisoriamente con dei supplenti. Ora questi supplenti sono il già direttore della Ferrovia Centrale, sig. A. Sulzer di Basilea, ed il sig. landamano von Hettlingen di Svitto, il quale, secondo il *Boten von Urschw.*, venne nominato dal Consiglio d'amministrazione, nella sua seduta del 7 corr., in rimpiazzo del sig. colonnello Stocker, dimissionario.

— La Direzione della Ferrovia annuncia che, riflettendo alla circostanza che pel giorno 30 settembre 1878, epoca fissata per il versamento della residua somma a compimento della quarta rata sulle Azioni della Ferrovia del Gottardo, le sovvenzioni occorrenti per la riscostruzione dell'impresa ferroviaria del Gottardo non saranno definitivamente assicurate, il termine per il detto versamento viene prorogato di altri tre mesi, vale a dire è stabilito pel giorno 31 dicembre 1878.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen metri 18.20, e dal lato di Airolo metri 29.60; in totale metri 47.80, cioè m. 6 85 in media giornaliera.

**Ferrovie ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di agosto diede i seguenti risultati:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom): Persone trasportate 14,200 (agosto 1877: 16,217), introito franchi 19,200 (fr. 21,697.55); merce trasportata tonn. 2100 (tonn. 1788), introito fr. 9,200 (fr. 7810.45); introito totale franchi 28,400 (fr. 29,508), ossia fr. 692.68 (fr. 719.70) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom.): Persone trasportate 18,700 (1877: 17,971), introito fr. 16,200 (fr. 15,841.05); merce trasportata tonn. 1245 (tonn. 921), introito fr. 3,500 (fr. 2750.15); introito totale fr. 19,700 (fr. 18,591.20), ossia fr. 757.69 (fr. 715.04) in media per chilometro.

**Ferrovie austro-ungheresi** — La *Deutsche Zeitung*, del 10, è informata che l'assenso del Governo ungarico per la costruzione del tronco ferroviario Sissek-Novi non è ancora arrivato al Governo di Vienna. In generale, sembra che quel progetto incontri serie difficoltà. Ultimamente erano state fatte delle offerte dalla Società delle Strade ferrate del Mezzodì al Ministero della guerra, e pareva anche che si fosse giunti ad un accordo; ma poi non se ne parlò più, ad onta della necessità stringente di una tale strada, riconosciuta ufficialmente dallo stesso Imperatore.

— Sullo scopo del viaggio dei tre ministri Szell, Wenckheim e Pechi a Vienna, leggiamo nella *Neue Freie Presse* del 12: I Ministri ungheresi ricevettero i delegati croati, che consegnarono loro una copia della petizione presentata all'Imperatore per la costruzione della ferrovia Sissek-Novi. I ministri risposero concordemente che, in vista dell'occupazione della Bosnia, riconoscevano l'utilità di quella linea ferroviaria, e che anche dal lato economico-commerciale dell'Ungheria essi non avrebbero ostacoli da frapporre; ma dovere essi al tempo stesso far osservare che, secondo la legge, i Corpi legislativi soltanto sono chiamati a decidere sulla concessione di costruzioni ferroviarie, e che quindi essi non potevano sottrarsi alla scrupolosa osservanza della legge stessa.

— In proposito dello stesso tronco ferroviario, scrivono da Sissek al *Neues Wiener Tagblatt*, in data del 12:

La strada sarà costruita a spese del Ministero della guerra, e si considererà come destinata ad usi di fortificazione. Si riserva all'Ungheria il diritto di distruggerla, se verranno stabilite altre vie di comunicazione coll'interno della Bosnia. La costruzione provvisoria si calcola debba costare 1,700,000 fiorini. Imprenditori stranieri percorrono ora la linea fissata, per fare delle offerte alla Società delle strade del Sud, onde ottenere dei sub-appalti. I trasporti sulla strada Sissek-Kostajnica-Novi sono impossibili per la strettezza delle strade.

— Il *Neues Wiener Tagblatt* ha pure da Sissek, 12:

Per la strada ferrata Dalja-Brod, non è stato spedito qui se non oggi il materiale, che da varie settimane giaceva alla Stazione e agli approdi della Kulpa e della Sava. Così i lavori hanno sofferto un ritardo, al quale si potrà ora rimediare, se si procacceranno braccia sufficienti, delle quali, per vero, qui si ha grande scarsezza. Diversamente sarà impossibile che la strada sia compiuta pel termine assegnato, che è il 20 novembre; e sappiamo in proposito che la ditta imprenditrice della costruzione, in una rimostranza al Ministero, ha declinato ogni responsabilità, e chiede invece una prolungazione del termine, che non si crede verrà concessa, stante l'assoluto bisogno che si ha di questa strada, in vista dell'inverno che si avvicina.

**Ferrovie tedesche**. — Leggiamo nella *Corrispondenza di Berlino*:

La rendita totale delle strade ferrate tedesche, durante il primo semestre del 1878, era di 344,167,509 marchi; questa sorpassa, per conseguenza, di 3,166,266 marchi quella dell'anno precedente. Tale aumento risulta, è vero, dall'aumento delle linee ferroviarie e dal maggiore concorso per parte del pubblico; inoltre dalle ricerche fatte dall'Ufficio imperiale delle strade appare, che questo aumento è quasi del tutto dovuto al trasporto dei viaggiatori.

Ma più importante, sotto il rapporto dell'economia pubblica, è il trasporto delle mercanzie. Tenendo conto della fine della guerra russo-turca e dell'Esposizione universale di Parigi, si trova un risultato molto lieve nel bilancio semestrale di questo anno. La rendita totale ascendeva, in giugno, a marchi 60,979,299, il che dà un aumento di marchi 1,074,379 sulla rendita corrispondente dell'anno scorso. Ma non bisogna dimenticare che, alla fine di giugno di quest'anno, l'esercizio comprendeva 1.070.10 chilometri di più dell'anno scorso, e dal paragone col 1877 risulta una eccedenza nella rendita di marchi 2,714,770 per il trasporto dei viaggiatori, e una diminuzione di marchi 1,040,000 per il trasporto delle mercanzie.

— Una misura, che ha una non lieve importanza dal punto di vista dell'unificazione delle ferrovie germaniche e del loro valore per l'Amministrazione militare, fu presa in Baviera. Il Ministro della Casa Reale, nel quale ricadono le attribuzioni delle ferrovie dello Stato, pubblicò un decreto, con cui prescrive, per la costruzione ed esercizio di ferrovie a binario normale, regole analoghe alle vigenti in Prussia, e che verranno applicate a partire dal primo ottobre 1878.

**Ferrovie dell'Argentina** — Scrivono da Buenos-Ayres, 8 agosto, al *Commercio di Genova*:

Le Camere provinciali di Santa Fè approvavano, non è guari, la proposta del nostro connazionale ing. Ponzati, relativa alla costruzione di una nuova linea ferroviaria tra la città di Rosario e la Capitale, attraversando le numerose Colonie di quello Stato.

Il signor Ponzati depositerà, a garanzia della linea di cui è concessionario, pezzi forti 20,000, ed in breve partirà per l'Europa, onde provvedersi dei materiali necessarii per principiare i lavori.

Questo tronco di ferrovia, mettendo a contatto fra loro tanti centri di produzione e facilitando i trasporti dei cereali sul mercato di Rosario, in diretta comunicazione coll'Europa, influirà, senza dubbio, potentemente sul rapido svolgimento dell'agricoltura e industrie affini e sull'aumento di popolazione in quella provincia.

# Notizie Diverse

**Bonifiche ferraresi**. — Avendo il *Risorgimento*, in una nota ad un articolo sulla inaugurazione del nuovo Canale di Volano. osservato che, meglio che il nome del ministro Baccarini, sarebbesi dovuto dare al Canale stesso il nome caro e venerato del senatore Bella, il sig. avvocato Mongini, che fece la proposta di dare al nuovo canale il nome del Baccarini, scrive al *Risorgimento* medesimo una lettera in cui dice:

« L'autore della nota probabilmente ignorava che, allorquando ebbe luogo l'inaugurazione delle nostre macchine idrofore, io ho proposto, e tutti hanno con plauso accettato, che ad uno dei nuovi grandiosi canali, che attraversano la bonifica, fosse posto il nome del comm. Bella.

« E sebbene il comm. Bella, nella sua modestia piuttosto unica che rara, continui a chiamare lo stesso canale: *Nuovo Goro*, pur da tutti si chiama e per sempre sarà chiamato: *Canale Bella*. — Era ed è questo un tenue tributo all'uomo, che tanto opera per la grande intrapresa.

« Io poi proposi di dare al canale del Volano il nome del ministro Baccarini, perchè, quando egli era Direttore generale al Ministero dei lavori pubblici, ha lavorato molto per la nostra Bonifica; perchè non conosco in Italia uomo di lui più benemerito in lavori ed opere di bonificazione; perchè, fra tanti Ministri che si succedettero ai lavori pubblici, egli solo trovò il tempo e volle vedere l'opera nostra, che, per potenza di meccanismi e per vastità di applicazione, è la più grande che si conosca, non solamente in Italia, ma nel mondo; perchè, infine, egli ha promesso, e manterrà la sua parola, di presentare all'approvazione del Parlamento una legge sulle bonifiche, che verrà a redimere vasti territorii dallo stato improduttivo nel quale si trovano.

**Legge sulle bonifiche**. — Scrivono da Roma, 12, alla *Nazione*, che la legge per le bonifiche non è ancora in ordine. La relativa Commissione continuerà ancora i suoi studii sull'importante argomento, ed è solo sulla via di giungere ad un concetto concreto.

L'on. Ministro dei lavori pubblici, competentissimo nella materia, vorrebbe, a quanto assicurasi, che la legge si basasse su principii fondamentali di pubblico interesse, escludendo l'idea di Consorzii di bonificazione, e addossando allo Stato la parte principale di lavori che, d'interesse eslusivamente pubblico, non è ragionevole pretendere dai privati.

Certamente la spesa oltrepasserebbe i cento milioni, i quali dovrebbero riabilitare quei 300,000 ettari d'Italia irredenta, ai quali l'on. Ministro alludeva nel suo discorso di Codigoro.

È a ritenersi che la Commissione finirà coll'approvare le idee dell'on. Ministro, poichè non può dirsi seria l'idea di qualche membro della Commissione, che l'iniziativa di questo lavoro colossale abbia a partire dall'operosità privata.

A nostro giudizio, questo criterio non è esatto, perchè le bonifiche non offrono a chi le pratichi un vantaggio immediato, che possa servir d'allettamento ai privati.

**Le ceneri dell'Aleotti** — Sull'annunciato trasporto delle ceneri dell'illustre architetto idraulico, togliamo dai giornali i seguenti ragguagli:

Sabbato, alle ore 6 pom., Ferrara sembrava in festa. Ogni ordine di cittadini era accorso per vedere il solenne trasporto funebre degli avanzi mortali di Giambattista Aleotti, di cui giustamente si onora la cospicua terra di Argenta, per averlo avuto a concittadino.

Le vie, per le quali doveva passare il corteo, erano gremite di popolo.

Nel tempio della Certosa era disposto un ricco catafalco, contenente le reliquie dell'insigne architetto. Alle 5 3/4 arrivavano i Sindaci di Ferrara e di Argenta col regio Prefetto.

Il Sindaco di Ferrara proferiva alcune parole di circostanza, alle quali rispondeva il comm. Gattelli, sindaco di Argenta.

Dopo parlava l'ingegnere Mazzanti, mandando all'Aleotti, come concittadino e come cultore delle stesse discipline, il saluto più affettuoso.

Veniva in appresso data lettura del verbale di consegna, che fu firmato dalle rappresentanze e dalle Autorità invitate. Trasportavano quindi la preziosa urna sull'elegante carro, che doveva tradurla in Argenta; seguivano il feretro le Autorità tutte civili e militari, e i rappresentanti dei Corpi morali, Accademie, Società e Corporazioni diverse.

Alle ore 7 della domenica, le rappresentanze dei diversi Corpi morali delegati per le feste di Argenta, si recavano ad incontrare il carro funebre. Nella piazzetta di S. Giacomo, all'ingresso d'Argenta, le rappresentanze, precedute dal ministro Baccarini e dal sindaco Gattelli, si posero alla coda del carro, e procedettero al passo fino alla chiesa detta della Celletta, ove doveva farsi l'inumazione.

In una piccola cappella, al lato destro della chiesa, si depose la bara, e là il deputato Gattelli lesse un forbito discorso. L'on. ministro Baccarini improvvisò anch'egli uno splendido discorso.

Egli disse fra le altre cose: « Non tutte le stelle del firmamento nazionale sono sanguigne: vi sono pagine immortali riservate dalla storia alla gloria della scienza e dell'arte.

« L'egregio vostro Sindaco vi disse quante di queste pagine abbia scritto Giambattista Aleotti, come architetto civile e militare e come idraulico sommo; certo è che, specialmente nell'estuario Padano, ha ad ogni passo stampato orme di gigante.

« Oggi che la stella d'Italia brilla fulgida sulla terra di Argenta, oggi quella fulgida stella piove i raggi della gloria sovra una tomba che moltissime città italiane invidiano a questa piccola terra! Io pertanto, come Ministro, in nome del Governo, venero e saluto questa tomba; e come ingegnere, siccome ogni altare ha il suo santo, mi permetto di ripetere: — Tomba di Giovan Battista Aleotti, io ti venero e ti saluto ».

**Lavori edilizii in Roma** — Leggiamo nell'*Opinione*, del 15:

E stato terminato il nuovo marciapiedi che fiancheggia le casette fabbricate di nuovo per l'allargamento del principio della via del Corso.

Abbiamo detto *casette*, perchè non si poteva fare una cosa più meschina di quella.

Si direbbe un campionario di case, esposto lì ad arte per iscegliere la più bella.

La sola casa che ha un'apparenza, diremo, più conveniente, è la seconda, andando verso piazza Venezia, con disegno dell'architetto signor Cock, romano; la quale presenta una semplicità di linee ed un'eleganza, che invero, forse in causa della loro piccolezza e del trovarsi così incastrate fra loro, non abbiamo potuto trovare nelle altre.

Se l'Ufficio edilizio avesse preveduto quell'agglomerazione di casette da villaggio, avrebbe, convenendo coi varii proprietarii, potuto intendersi con essi per fare che quelle avessero un medesimo disegno e sorgessero per lo meno sulla linea stessa.

— Questa mattina è stata innalzata l'ultima delle nuove colonne di granito, che debbono ornare il prospetto della Porta del Popolo. Il lavoro del restauro procede, in generale, con moltissima lentezza, come la più gran parte dei lavori in Roma; ma ci sembra tuttavia che si potrebbe affrettare un poco di più.

**Palazzo della Banca Nazionale in Roma.** — Leggiamo nel *Diritto* dell'11 corrente:

Il Consiglio d'amministrazione della Banca Nazionale ha determinato, così ci assicurano, di dar mano ai lavori onde edificare, sulla vasta area acquistata in Via Nazionale, il grande Palazzo, che dovrà essere la sede centrale della Banca.

Il disegno di questo palazzo sarebbe già fatto; e già si odono delle dolenti note sul tipo generale del progetto scelto, sullo stile e sulle decorazioni.

Crediamo però che la costruzione di un grande palazzo moderno in questa Roma, così ricca di tradizioni artistiche — e dove s'ammirano da secoli le linee purissime e severe di tanti maestosi edificii —, sia cosa che non interessa soltanto l'Amministrazione della Banca, ma il decoro di Roma e l'amor proprio nazionale; epperciò varrebbe la pena, ne sembra, che la Banca aprisse un concorso, onde eccitare la gara dei più valenti architetti, per scegliere poi quel progetto che fosse giudicato migliore da un sinedrio di uomini competenti.

La Banca Nazionale, che non ha d'uopo di lesinare nella spesa, ha certamente il desiderio di edificare un palazzo degno di Roma e delle buone tradizioni dell'arte. Onde conseguire questo lodevole scopo, prenderà, speriamo, tutte le precauzioni suggerite dal senno e dall'esperienza.

Si tratta di spendere qualche milione, e bisogna naturalmente pensarci prima.

**Lavori pubblici in Bologna** — Scrivono alla *Gazz. d'Italia* da Bologna, 9:

Or sono alcuni anni, veniva stabilito in massima che, per maggior decoro, per vantaggio dell'igiene, perchè infine non fosse Bologna seconda a nessun' altra delle città importanti, occorrevano tre grandiosi lavori: i *mercati coperti*. la *riattivazione dell'antico acquedotto romano ed una passeggiata pubblica*.

Ora, i *mercati coperti*, se non sono riusciti veramente come si sperava, è certo però che in qualche modo provvegono al bisogno, sono più decenti degli altri, ed al Municipio non sono costati quasi niente.

I lavori del *giardino* pubblico vanno avanti, adagio, se vogliamo, ma pure vanno; e il giardino riuscirà, ad opera compiuta, degno di Bologna e..... della spesa incontrata, che certo non è indifferente.

Un lavoro di una utilità incontestabile è quello della riattivazione dell'antico acquedotto romano, mercè cui potremo avere dell'acqua pura e salubre.

Questa riattivazione io la trovo non soltanto buona, ma trovo coraggiosa la Società che ne ha assunto l'impresa. Perchè, dopo tutto, il rischio è immenso. Non dubito un istante solo che l'acqua non venga: gli studii fatti ne rendono certi che verrà e nella quantità richiesta; ma come accoglierà la cittadinanza nostra questa novità?

I pubblici Uffici, alcuni esercizii, come caffè, alberghi, certo la prenderanno; ma dei privati, quanti? Io auguro alla Società che sieno molti, ma francamente c'è da dubitarne. Intanto i lavori sono incominciati, ed un esercito di operaj, di ispettori, ha invasa la nostra città. I lavori tutti, e questo pure è importante, non sono dei più lunghi, ed altri ce ne sono ancora appena cominciati, e debbono essere finiti per l'aprile p. v. Si noti che v'hanno certi lavori che d'inverno non si possono fare; e poi credo giusti i miei timori circa il termine dei detti lavori, che converrà certo prolungare.

**Porto di Genova** — Leggesi nel *Corriere Mercantile*, del 13:

Siamo informati che la Giunta municipale ha rivolto istanza al Ministero dei lavori pubblici onde sollecitare la attuazione dei lavori urgenti per la sistemazione interna del nostro porto, quali sono:

L'impianto della Stazione ferroviaria sulle calate e relativi binarii;

Il trasporto sulle calate del binario di via Carlo Alberto;

La costruzione di tettoie sulla fronte delle calate adiacenti alla Darsena, e l'impianto di binarii, bilici e mancine pel servizio delle medesime.

**Grande Ospitale in Genova.** — Leggesi nello stesso *Corriere Mercantile*:

I lavori di costruzione del grandioso Ospedale costrutto per cura della Duchessa di Galliera, proseguono con una alacrità veramente febbrile.

Già due dei fabbricati sorgono maestosi nell'ampio recinto, e da pochi giorni si sta coprendone il tetto. Gli altri sono a buon punto. L'immensa fabbrica si delinea diggià chiaramente anche agli occhi dei profani alle regole d'architettura, e si osserva col più vivo piacere quel vastissimo ambiente, vero monumento di sublime carità, che for-

merà la gloria della illustre donna, che vi profonde le proprie ricchezze, e sarà uno dei vanti di Genova.

**Società industriali ed Istituti di credito** — Con R. Decreto del 12 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 10 corr.) è revocata l'abilitazione ad operare in Italia, accordata con R. Decreto 3 giugno 1878, alla Società inglese denominata *The London Assurance Corporation.*

**Industria italiana** – Giorni sono, ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici l'incanto per la fornitura dell'orologio regolatore del nuovo palazzo della Posta, e degli orologi elettrici destinati agli Ufficii.

L'appalto è stato aggiudicato alla Ditta Granaglia di Torino, cosa che torna ad onore dell'industria italiana.

**La Rendita pubblica e le Casse postali di risparmio** — In relazione a quanto fu annunciato, la *Gazzetta Ufficiale* del 9 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 28 agosto p. p.:

*Art.* 1. È data facoltà ai titolari di libretti delle Casse postali di risparmio, residenti fuori dei capoluoghi di provincia, di affidare all'Amministrazione delle poste la riscossione per loro conto, nei limiti che saranno fissati dai nostri Ministri dei lavori pubblici e del tesoro, delle rate semestrali liberamente esigibili su certificati di rendita nominativa del Debito pubblico (Consolidato al 3 od al 5 per cento), intestati in loro nome, iscrivendone l'importare netto come deposito sui libretti medesimi.

*Art.* 2. I titolari di libretti, che vogliano valersi della facoltà dell'articolo precedente, debbono consegnarli all'Ufficio di posta locale assieme ai propri certificati, affinchè gli uni e gli altri sieno trasmessi alla Direzione della provincia, nel cui capoluogo gli interessi sieno esigibili.

La Direzione, dopo compiute le relative operazioni, li fa restituire per cura dell'Ufficio stesso.

*Art.* 3. Il presente Decreto avrà effetto dal 1° ottobre 1878, e dallo stesso giorno cesserà l'obbligo imposto ai depositanti, per l'articolo 13 del regolamento approvato con R. Decreto del 9 dicembre 1875, n. 2810 (serie 2ª), di apporre la propria firma sui vaglia, coi quali gli Uffizii di posta partecipano ciascun deposito alla Direzione generale.

**Le Casse postali di risparmio.** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di luglio 1878

Il numero degli Ufficii autorizzati ad operare erano, a tutto luglio, N. 3155. Il numero dei depositi nel luglio fu di 22,674, nei mesi precedenti dell'anno in corso 119,329, negli anni 1876 e 1877 N. 331,898, cioè N. 473,901 a tutto luglio. Il numero dei rimborsi fu: nel luglio di 7993, nei mesi precedenti dell'anno 50,565, negli anni 1876 e 1877 N. 83,291, cioè N. 141,849 a tutto luglio.

Il numero complessivo delle operazioni fu quindi, a tutto luglio, di 615,750.

Il numero dei libretti emessi è stato di 3687 nel luglio, di 24,854 nei mesi precedenti, di 123,665 negli anni 1876 e 1877. In totale, al 31 luglio i libretti emessi erano 152,206.

Il numero dei libretti estinti, che fu di 11,682 a tutto luglio, si decompone così: estinti nel luglio 331, nei mesi precedenti di quest'anno 1977, negli anni 1876 e 1877 N. 9374.

Il numero dei libretti rimasti in corso ascendeva il 31 luglio a 140,524, cioè: 3356 del luglio, 22,877 dei mesi precedenti, e 114,291 degli anni 1876-77.

Il movimento dei fondi è rappresentato dalle seguenti cifre: importo dei depositi, nel luglio L. 1,448,729.50, nei mesi precedenti dell'anno in corso L. 6,681,378.35, negli anni 1876 e 1877 L. 13,068,006, cioè L. 21,193,113.85 in tutto.

Gli interessi capitalizzati ascendono a L. 156,311.86, e la somma complessiva dei depositi e degli interessi a lire 21,349,422.71.

L'importo dei rimborsi, che è di L. 11,742, 387.17 in tutto, si divide in L. 794,344.58 del luglio, in L. 4,198,471.19 dei mesi precedenti, e in L. 6,749,571.40 degli anni 1876-77.

Il residuo del credito dei depositanti, ascendente a lire 9,607,038.54 era di L. 649.384.92 pel luglio, di L. 2,482,907.10 pei mesi precedenti, e di L. 6,474,746.46 pegli anni 1876 e 1877.

**Ufficii telegrafici** — Il 1° corrente in Castrofilippo (prov. di Girgenti) e in Montefano (prov. di Macerata), il 2 in Tocco Casauria (prov. di Chieti), il 6 in Grottamare (prov. di Ascoli-Piceno), ed il 12 in Occhieppo superiore (prov. di Novara), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

È stata pure autorizzata l'apertura di un simile Ufficio nel Comune di Bard (provincia di Torino).

**Associazione geodetica internazionale** — Leggiamo nell'*Italia Militare*:

Il giorno 8 volgente si è riunito in Amburgo il Comitato permanente dell'Associazione geodetica internazionale per la misura dei gradi. Il generale Mayo, direttore del nostro Istituto topografico militare, ed il colonnello cav. Ferrero Annibale, membri del Comitato stesso, per parte del Governo italiano, erano presenti alla riunione.

**Disastro minerario** — Leggiamo nel *Daily Telegraph*, dell'11:

Forse la più terribile esplosione nelle miniere di carbone del Montmouthshire o del Galles meridionale che la storia ricordi, è quella avvenuta oggi, poco dopo mezzodì, nella miniera di Old Abercarne, appartenente alla *Ebbw Vale Coal and Iron Company*. In principio si temette che più di 350 persone vi avessero perduta la vita, ma il numero vero delle vittime si calcola ora a 280, giacchè molte delle 82 persone estratte soccomberanno. La miniera è una delle più vaste e meglio lavorate del distretto, producendo 1000 tonnellate di carbone al giorno. Più di 1000 sono i minatori impiegati in essa: all'ora dello scoppio, se ne trovavano 373 al lavoro.

**Nuova miniera carbonifera in Inghilterra** — Presso Hemsworth, a sei miglia di distanza da Barnley, scrive il *Daily Telegraph* di Sheffield, fu testè aperta una nuova e grande miniera carbonifera. Lo strato di carbone fu rinvenuto alla profondità di 635 *yards*, lo che prova che esiste uno strato di carbon fossile notevole e non ancora utilizzato nel West-Riding. Il pozzo, che è stato aperto ultimamente, è il più profondo che siavi nella contea di York. Lo strato carbonifero incomincia alla sua estremità sud, presso Nottingham, e si estende nella contea di Derby, seguendo la roccia calcarea fino a Barnley, per dirigersi quindi verso l'est.

Il gran bacino carbonifero, che trovasi nelle contee di Derby, di York e di Nottingham, è il più considerevole che siavi in Inghilterra, poichè ha soltanto 150 miglia quadrate di meno in superficie che non quello del sud del paese di Galles, e la sua lunghezza è di 66 miglia. Esso è circoscritto al sud dall'argilla rossa, di formazione recente. Gli strati carboniferi si elevano e si dirigono all'ovest verso Bradford e Leads, e di là girano all'est, ove scompaiono sotto un calcare magnesiaco.

Lo strato carbonifero ultimamente scoperto è alto circa otto piedi, altezza che si può considerare come la media nel sud della contea di York. La nuova miniera, quando sarà completamente esercitata, potrà produrre più di 1000 tonn. di carbone al giorno, di modo che la potenza produttiva della contea di York subirà un aumento annuo di 400,000 tonnellate di carbon fossile.

Le nuove miniere carbonifere, aperte in questi ultimi quattro anni nel solo distretto di Barnley, accrebbero la produzione annua di tre milioni di tonnellate di carbon fossile.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii si tennero, anche nella scorsa settimana, languidi e poco trattati. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillanti tra il 342 e 340; le Obbligazioni sempre fer-

me a 258. Il prossimo distacco della cedola semestrale di queste Obbligazioni, provocando maggiori richieste, è causa del sostegno di questo titolo. I Boni invariati a 571.

Ferme pure anche le Sarde a 256.50 e 257, quelle della serie A; a 254 e 253.50 le altre della serie B.

La Pontebbane si tennero a 389 — L'Alta Italia a 265.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 165 e 162; le Obbligazioni a 244 e 245; le Azioni della Società delle Ferrovie Romane a 74 e 73; le Obbligazioni relative a 267 e 265.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della città di Milano** 1866 — 48ª Estrazione pubblicamente eseguita il 16 settembre 1878.

Serie estratte:

2098 — 2933 — 3257 — 6088 — 7878

Elenco dei numeri premiati:

| Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 2098 | 19 | 30,000 | 2098 | 96 | 50 | 7378 | 76 | 20 |
| 2098 | 73 | 1,000 | 3257 | 44 | 50 | 7378 | 15 | 20 |
| 3257 | 24 | 500 | 6088 | 48 | 50 | 2098 | 37 | 20 |
| 2098 | 77 | 100 | 3257 | 13 | 50 | 3257 | 19 | 20 |
| 6088 | 54 | 100 | 6088 | 15 | 50 | 7378 | 58 | 20 |
| 2933 | 21 | 100 | 2098 | 2 | 50 | 2098 | 34 | 20 |
| 3257 | 72 | 100 | 7378 | 41 | 20 | 2933 | 7 | 20 |
| 2098 | 67 | 100 | 7378 | 2 | 20 | 2933 | 72 | 20 |
| 2933 | 94 | 50 | 2933 | 81 | 20 | 7378 | 75 | 20 |
| 2933 | 63 | 50 | 7378 | 71 | 20 | 6088 | 35 | 20 |
| 6088 | 57 | 50 | 2098 | 41 | 20 | 3257 | 82 | 20 |
| 2098 | 10 | 50 | 7378 | 83 | 20 | 2933 | 79 | 20 |

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna. — Il 16 dicembre 1878 avrà luogo la 49ª estrazione.

## CONVOCAZIONI

**Società Franco-Piemontese per l'illuminazione a gaz in Pinerolo** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 17 ottobre p. v. in Torino (Borsa), per comunicazione di nota ministeriale sulla trasformazione della Società in Accomandita, sede Pinerolo, con opportune modificazioni allo statuto ed altri provvedimenti relativi.

**Società delle Cartiere Meridionali** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 ottobre p. v. in Napoli (Banca Napoletana), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1877-78, ed il rapporto dei revisori, coll'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina e conferma di amministratori uscenti.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Banca Italo-Svizzera** (*in liquidazione*) — Dal 20 corrente in Genova, presso i signori Hofer e Comp. (piazza dei Greci, 1), si pagherà agli azionisti il 3° ed ultimo riparto di L. 15 per azione.

# Avvisi d'Asta

Il 25 corrente, presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione del ponte in muratura sul torrente Ruinian, ed accessi stradali lungo la strada nazionale di Alemagna, per il presunto importo di L. 50,360. Lavori da eseguire entro 7 mesi. Deposito L. 1000 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte a 3 luci in muratura sul torrente di Santa Caterina di Pittinuri, lungo la strada nazionale Cuglieri-Oristano, per la presunta somma di L. 49,300. Deposito interinale L. 2500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 315 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Comune di Porte (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliazione della casa comunale per uso di locali scolastici, per il presunto importo di L. 11,689.92. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito interinale L. 200; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale, e con sicurtà solidaria in persona di aggradimento municipale.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ristauro ed ampliamento della Caserma dei Reali Carabinieri in Tempio, in diminuzione della somma di lire 40,222.59, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito L. 2500 in numerario o biglietti bancarii.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Percile (provincia di Roma), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria, che dalla consortile Licentina conduce all'abitato di Percile, in diminuzione della somma di L. 51,816.32, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Grotte San Stefano (prov., di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria detta di Montecalvello, della lunghezza di chil. 7.70, per il presunto importo di L. 36,307.65. Lavori da eseguire entro 14 anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione compartimentale dei telegrafi in Torino, si terrà un'asta par l'appalto della fornitura annua di 2400 pali di castagno selvatico, pel periodo d'anni 5, a cominciare dal 1879, e per la complessiva somma di L. 144,000, però suddivisa in 4 lotti uguali. Condizioni d'asta visibili presso la Direzione suddetta.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di San Prisco (provincia di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori stradali nell'interno del Comune, per l'importo complessivo di L. 59 436.89. Lavori da eseguire pel 31 marzo 1881. Deposito L. 3000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un padiglione ad uso degl'Istituti anatomici da costruire nell'antico Bastione della Concezione in Palermo, pel prezzo di L. 86,062. Deposito interinale L. 4300; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Ronciglione (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada comunale obbligatoria, che da Ronciglione va al confine di Capranica, per il presunto importo di L. 17,244.09. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000, idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Ittiri a Romana, della lunghezza di m. 13,960, per la presunta somma di L. 160,000. Deposito interinale lire 8000; cauzione definitiva L. 16,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 1° ottobre p. v., presso il Municipio di Sezze (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Sezze alla consortile Setina, della lunghezza di m. 4,344.65, per il presunto importo di L. 59,019.93. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2500 idem o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale Soveria-Manelli-Santa Severina, compreso fra la nazionale delle Calabrie e la Sella detta delle Caldare, della lunghezza di m. 10,244.80 per la presunta somma di L. 324,640. Deposito interinale L. 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, id.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Udine, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione delle difese frontali lungo le arginature a destra del Tagliamento e del torrente Cosa, in diminuzione della presunta annua somma di L. 12,003, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° gennaio 1879. Deposito interinale L. 1400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000, id.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

32ª Settimana. — *Dal 6 al 12 agosto* 1878.

| RETE ADRIATICA E TIRRENA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 474,084.50 | 327.86 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 479,013.69 | 331.27 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 4,929.19 | — 3.41 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 11,892,994.88 | 8,224.75 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 13,290,528.19 | 9,191.24 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,397,533.31 | — 966.49 |

| RETE CALABRO-SICULA | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 150,778.74 | 131.45 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 146,198.89 | 129.38 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 4,579.85 | + 2.07 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,40 | 4,395,798.13 | 3,809.68 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,087.42 | 4,216,367.54 | 3,877.40 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 56.98 | + 143,430.59 | — 67.72 |

## Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal 25 giugno al 1° luglio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 478,445.56 | 15,155.72 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 558,984.78 | 17,707.71 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 80,539.22 | 2,651.99 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1° luglio 1878 . | 1,650 | 13,298,432.80 | 16,163.58 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 14,396,376.10 | 17,540.59 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 1,097,943.30 | 1,377.01 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 5874 | 7,544.13 | 18028 | 33,027.86 | 40,571.99 |
| Bagagli e cani. | 167 | 117.67 | 613 | 654.73 | 772.40 |
| Merci a G.V. .. | 890 | 668.33 | 2788 | 3,712.67 | 4,381.00 |
| Merci a P.V. .. | 920 | 5,851.27 | 1287 | 10,501.45 | 16,352.72 |
| Introiti diversi. | » | 256.05 | » | 406.40 | 662.45 |
| Totale L. | 7851 | 14,437.45 | 23716 | 48,303.11 | 62,740.56 |

# ANNUNZI

## PROVINCIA DI TORINO

### DEPUTAZIONE PROVINCIALE

**Avviso di seguito deliberamento.**

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879 del tronco della strada provinciale N. 1 da Torino a Chieri, compreso fra la sua diramazione dalla nazionale Torino-Casale per Gassino e la città di Chieri, della lunghezza di metri 10,846, essendosi ottenuto il ribasso di L. 12.25 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 15,161.89.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 25 corrente a mezzodì.

Torino, li 17 settembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a *Firenze* | presso la Cassa Centrale in | | L. it. | 6.46 |
| » *Ancona* | » | id. dell'Esercizio | » | 6.46 |
| » *Napoli* | » | id. Succursale id. | » | 6.46 |
| » *Palermo* | » | i signori I. e V. Florio | » | 6.46 |
| » *Livorno* | » | la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di) | » | 6.46 |
| » *Genova* | » | Cassa Generale | » | 6.46 |
| » *Torino* | » | Società Generale di Credito Mobiliare Italiano | » | 6.46 |
| » *Roma* | » | id. id. | » | 6.46 |
| » *Milano* | » | il signor Giulio Belinzaghi | » | 6.46 |
| » *Venezia* | » | i signori Jacob Levi e Figli | » | 6.46 |
| » *Ginevra* | » | i signori Bonna e C. | Fr. | 6.46 |
| » *Parigi* | » | la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale | » | 6.46 |
| » *Bruxelles* | » | la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi | » | 6.46 |
| » *Berlino* | » | il sig. Meyer Cohn | » | 6.46 |
| » *Francoforte s[m* | » | il sig. B. H. Goldschmidt | » | 6.46 |
| » *Amsterdam* | » | il sig. Joseph Cahen | Fior. | 3.03.5 |
| » *Londra* | » | i sigg. Baring Brothers e C. | L. st. | 0.5.2 |

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 11ª estrazione, avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

*Firenze*, 16 *settembre* 1878.

**La Direzione Generale.**

## SOCIETÀ ANONIMA
# *per la vendita di Beni del Regno d'Italia*

### AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° ottobre p. v., nelle piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà il pagamento del vaglia di L. 12.625 scadente il detto giorno, sotto deduzione di L. 1.9665 per ciascun vaglia, e cioè:

Di L. 1.6665 per importare di un semestre della tassa di ricchezza mobile 13.20 0[0 (Decreto Reale del 25 agosto 1870, n. 5828) e

» 0.3000 per tassa di circolazione 2° semestre 1878, in ragione di L. 0.60 per ogni Obbligazione (Leggi 19 luglio 1868, n. 4480, ed 11 agosto 1870, n. 5784), pagandosi così per ogni vaglia al netto la somma di L. 10.6585.

*Firenze*, Società generale di Credito Mobiliare Italiano.

*Torino*, idem idem

*Id.* Banco di Sconto e di sete.

*Ancona*, *Bari*, *Bologna*, *Genova*, *Livorno*, *Messina*, *Milano*, *Modena*, *Napoli*, *Palermo*, *Parma*, *Porto Maurizio*, *Roma*, *Venezia*, Banca Nazionale nel Regno d'Italia.

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle istesse piazze e nello stesso modo come fu praticato per l'ultimo semestre, contro presentazione delle Obbligazioni da cui vengono staccati i vaglia

*Roma*, 13 *settembre* 1878.

**La Direzione.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 25 Settembre 1878 N.° 39

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio — Industrie meccaniche — Ferrovia del Gottardo. Sesto Rapporto della Direzione e del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo, diretto all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1878 (Fine) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## RICOSTITUZIONE DEL MINISTERO
### di agricoltura, industria e commercio

Ecco la Relazione fatta a S. M. dal presidente del Consiglio dei Ministri, sulle attribuzioni assegnate al risorto Ministero d'agricoltura, industria e commercio, e che precedeva il R. Decreto riferito nel precedente nostro numero:

SIRE,

Secondo la prescrizione e la facoltà avutane dalla legge del 30 giugno di quest'anno, n. 4449, ho l'onore di proporre a V. M., a nome del Consiglio dei Ministri, il decreto che fissa le attribuzioni del Ministero d'agricoltura, industria e commercio, fino a tanto che una legge non intervenga a determinarle per tutte e singole le Amministrazioni centrali dello Stato.

Il Governo, nel ricostituire il Ministero d'agricoltura, industria e commercio, non intende scostarsi essenzialmente dal tipo dell'Amministrazione disciolta il 1° gennaio del 1878; la quale, informata ai criterii degli uomini illustri che presiedettero al suo sorgere nel 1852 negli Stati Sardi, ed al suo rinnovarsi col Regno d'Italia nel 1860, aveva subìto con buona prova un lungo periodo di discussioni e di esperienza. Queste discussioni, e quelle provocate prima di adire il Parlamento per la quistione sull'abolizione del Dicastero in discorso, e le stesse discrepanze insorte fra uomini competentissimi, persuadono il Governo a procedere con cautela, tanto nelle modificazioni allo stato precedente, le quali reputa ora conveniente d'introdurre, quanto nelle proposte che si riserva di presentare al Parlamento nel riordinamento delle Amministrazioni centrali. Specialmente il Governo ebbe presente nelle sue deliberazioni la splendida relazione emanata dalla Commissione creata col decreto ministeriale del 3 aprile 1878, quantunque non abbia potuto seguirla in tutti i suoi concetti.

Tralasciando ogni ritorno sulle quistioni di principii e sulla utilità di questo Dicastero, che si intitola dai grandi interessi economici dell'agricoltura, dell'industria e del commercio, reputo però necessario il sottoporre alla M. V. i motivi, per i quali alcuni servigii sono definitivamente attribuiti ai Ministeri, che li tengono dal principio di quest'anno; e così pure chiedo alla M. V. licenza di accennare brevemente le ragioni, per le quali non furono accolte alcune autorevoli proposte di aggiungere o di togliere certi servigii e certe ingerenze al Ministero da ricostituirsi.

E cominciando dalle proposte non accettate, devo ricordare come nel Parlamento e fuori siasi osservato ed anche lamentato, che il Ministero di agricoltura e commercio abbia in molta parte funzioni ad esso non esclusive, per modo che la sua azione non possa esplicarsi liberamente, e con piena responsabilità; e nascano da siffatta promiscuità di competenze non pochi attriti cogli altri Ministeri, ritardo nelle risoluzioni, ed irresponsabilità per i capi delle Amministrazioni. — Queste osservazioni hanno indubbiamente un fondo di verità; ma sembra al Governo di V. M. che questo stato di cose non possa mutarsi, senza togliere al Ministero d'agricoltura e commercio quel carattere d'iniziativa scientifica e di vigilanza, nel rispetto dell'economia nazionale, più che di amministrazione, quale gli era stato dato già da principio; e d'altra parte, ove si facesse prevalere la rigorosa delimitazione delle attribuzioni, ragion vorrebbe che si escludesse appunto la ingerenza del restaurato Ministero da moltissimi atti, i quali sono inerenti a servigii ed officii, principalmente affidati ad altre Amministrazioni.

Ma è d'interesse generale che ogni provvedimento, il quale possa toccare alla prosperità ed alla ricchezza della nazione, non abbia a prendersi se non dopo essere stato

esaminato sotto il rispetto dell'influenza che può avere su di esse; e questo nobile e delicato officio di tutela nel seno del Governo spetta al Ministero d'agricoltura e commercio, il quale, colla sua iniziativa, col suo intervento e colla discussione, spinge o modera le altre Amministrazioni, apportando nell'esame criterii generali, scientifici e indipendenti da ogni vista fiscale o autoritaria. Se al contrario le attribuzioni che ora deve dividere con altri fossero ad esso esclusive, probabilmente sarebbero, per il naturale andamento delle cose, considerate anche dal Ministero d'agricoltura sotto il punto di vista puramente amministrativo.

Fra le materie che si vorrebbero trasmesse da altri Dicasteri a quello dell'agricoltura e commercio, vi hanno i *bonificamenti*, le *concessioni d'acque pubbliche* a scopi agrarii ed industriali, ed i *canali d'irrigazione*.

Non vi ha dubbio che il bonificamento della vasta superficie insalubre ed incolta del nostro paese non sia un interesse grandissimo della economia nazionale; ma non può neppure contestarsi che le opere conducenti alla redenzione di tanta parte d'Italia debbano essere studiate, progettate, dirette da ingegneri; ed appunto simili opere sono fra quelle che richiedono principalmente dottrina e pratica idraulica, mentre poi toccano il più delle volte il buon regime delle acque pubbliche, nè possono facilmente distinguersi e separarsi dai lavori di difesa e di sistemazione dei fiumi e torrenti.

Ora l'azione del Governo sulle bonificazioni, è esercitata dagli ingegneri del Genio civile, sotto l'alta direzione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, tanto nel caso che le opere si eseguiscano direttamente dallo Stato, quanto allorchè la bonificazione sia assunta da associazioni private, ed il Governo non abbia se non un ufficio di vigilanza nello interesse pubblico. Stando così di fatto le cose, e dopo l'esperienza di alcuni anni, la quale condusse nel 1869 il Governo a riunire tutto il servizio delle bonificazioni presso il Ministero dei lavori pubblici, non pare che siavi ragione decisiva per rinvenire sul già fatto, e ridare questa attribuzione al Ministero d'agricoltura e commercio.

*I grandi canali d'irrigazione*, che possiede lo Stato, servono a condurre acque già concesse ai privati, o che stanno per concedersi; ed il Governo non ha propriamente per essi che l'onere di conservarli e mantenerli, e la vigilanza sulla ripartizione delle acque.

Anche questa funzione è esclusivamente tecnica, e si connette colle opere che si fanno intorno ai fiumi, dai quali le acque sono derivate; sotto questo rispetto pertanto, non è ben chiaro quale vantaggio maggiore trarrebbe l'agricoltura, se questi pochi canali dovessero stare sotto l'amministrazione del Ministero che ora si ricostituisce.

La concessione delle derivazioni di acque pubbliche per l'irrigazione o per forza motrice potrebbe, nei riguardi amministrativi, attribuirsi al Ministero d'agricoltura e commercio, come quello che curerebbe sopra ogni cosa l'interesse della irrigazione e della industria; ma il Ministero delle finanze non si crede in facoltà di cedere la sua ingerenza nelle concessioni, ingerenza che principalmente mira a tutelare il pubblico Demanio. L'inchiesta preliminare ed il fissare le condizioni tecniche per le concessioni, sono attribuzioni che non possono togliersi al Ministero dei lavori pubblici, il quale solo è in grado di determinare la portata dei corsi d'acqua ed i lavori per l'estrazione; nè d'altronde debbono omettersi le cautele e garanzie necessarie per non offendere diritti preesistenti, che vogliono essere rispettati. Nondimeno il Governo si propone di esaminare nuovamente questo argomento, per riconoscere quali semplificazioni si abbiano ad introdurre nel procedimento, anche allo scopo di impedire che mai prevalgano le preoccupazioni finanziarie nelle concessioni delle derivazioni.

Si è pure domandato che il Ministero da ricostituirsi debba avere ingerenza *sulle strade rurali*, elemento importante allo sviluppo della produzione agricola; ma anche su questo argomento ritiene il Consiglio dei Ministri che il sistema delle comunicazioni formi un tutto, nè convenga sottrarlo all'impulso di un'unica Amministrazione, cioè di quella dei lavori pubblici, la quale ha gli organi e le attitudini indispensabili per far progredire la viabilità di ogni classe. Separando le strade rurali dalle altre, è dubbio che se ne possa con maggior alacrità spingere la costruzione anche nelle provincie, nelle quali vi si può dar mano per essersi già compiuta la rete delle vie di grande comunicazione; in ogni modo, si creerebbe un duplice indirizzo, non richiesto e forse anche dannoso.

Circa alla *marina mercantile*, fu già avvertito nella Commissione creata dal decreto ministeriale del 3 aprile 1878 (seduta del 1° maggio), come il passarla a questo Ministero debba formare oggetto di maggiori studii ed indagini, e non sia ora il caso di prendere una decisione. Del pari deve riservarsi ogni deliberazione sull'opportunità di attribuire al nuovo Ministero i servigi delle *Poste e dei Telegrafi*, dopo maturo esame delle attinenze che questi servigii hanno e fra loro e coll'esercizio delle strade ferrate. La decisione sulla pertinenza di questi servigi, come di alcuna altra attribuzione ed ingerenza, che la Commissione ministeriale voleva riunita nel Dicastero dell'*Economia Nazionale*, verrà proposta dal Ministero nel progetto di legge, che deve fra breve iniziare in Parlamento per l'ordinamento generale delle Amministrazioni centrali, a termini dell'articolo 3 della legge del 30 giugno 1878.

Il Governo poi propone a V. M. di conservare fra le attribuzioni di questo Ministero le *Miniere* e la *Statistica*.

L'azione del Governo sulle *miniere* ha il carattere di ordinamento e di vigilanza sopra una grandissima e multiforme industria, la quale abbraccia non solo la escavazione dei minerali, e la tutela dei diritti di proprietà e di esercizio delle miniere che vi sono inerenti, ma anche la loro lavorazione e trasformazione. L'interesse che ha lo Stato in questa industria non è interesse di Demanio o di Fisco, bensì di tutela e di garanzia, affinchè la ricchezza mineraria del paese non vada sciupata, o sia impedita di svolgersi e progredire. Le questioni legislative, che pure un giorno converrà risolvere, intorno alla proprietà, ai privilegi ed all'uso della miniere, sono di ordine industriale e commerciale, ed hanno certa analogia colle privative e colla proprietà industriale, le quali sono rette da principii speciali, che nell'applicazione pratica si scostano dal diritto comune, e non hanno affinità alcuna neppure colla legislazione sulle opere pubbliche.

Il Corpo degli ingegneri delle miniere estende poi la sua vigilanza, non solo alle industrie che dalla estrazione dei minerali dipendono, ma anche alle cave, alle fornaci, alla fabbricazione dei vetri, delle porcellane, ecc., alla maggior parte insomma delle industrie del nostro paese, escluse le tessili, come risulta dalla tabella *B* annessa alla legge del 20 novembre 1859, n. 3755, e da altre disposizioni spe-

ciali vigenti nelle provincie nelle quali quella legge non fu pubblicata. Se si portasse il servizio delle miniere al Ministero dei lavori pubblici, allo stesso dovrebbe commettersi la vigilanza su queste industrie; oppure gli ingegneri delle miniere dipenderebbero da due Amministrazioni, se a quella di agricoltura e commercio si volessero lasciare le industrie e non le miniere, creando così una promiscuità di competenze e di uffizii, che non si potrebbe facilmente sciogliere, poichè retta da una sola legislazione.

Disparati furono gli avvisi intorno alla STATISTICA, che alcuni, per la grande importanza dei lavori demografici, vorrebbero unita al Ministero dell'interno, dal quale, per l'autorità sua sui Comuni e sulle Prefetture, si possono com maggiore sicurezza e sollecitudine raccogliere e coordinare le notizie intorno al movimento della popolazione, e con maggiore efficacia ottenere la regolarità ne' periodici censimenti. Ma, senza disconoscere la gravità di queste ragioni, pare al Consiglio dei Ministri che sovrattutto convenga mantenere alla statistica italiana, insieme all'unità dell'indirizzo, quella base scientifica, più che amministrativa, la quale dissipò le solite diffidenze delle popolazioni per le investigazioni del Governo, ed all'estero rese apprezzate le nostre statistiche per la imparziale esposizione di fatti, raccolti per la verità e senza alcun preconcetto. Inoltre, ss presso il Ministero dell'interno possono le statistiche demografiche ed amministrative avere più pronta la cooperazione degli Ufficii provinciali e comunali, altri studii statistici sulle industrie, sui commerci e sul credito sarebbero tolti al loro ambiente naturale ed a quel continuo scambio d'idee colle Camere di commercio e colle altre Associazioni industriali ed agrarie, che devono far capo al nuovo Ministero.

Bilanciandosi così le ragioni, sembra al Governo di V. M. che sia a mantenersi la statistica fra le attribuzioni del Ministero dell'agricoltura e commercio.

Poichè l'amministrazione dei BOSCHI DICHIARATI INALIENABILI colla legge del 20 giugno 1871 ritorna al Ministero d'agricoltura, non vi ha motivo per non mettere sotto lo stesso regime forestale anche i 3500 ettari boscosi della FORESTA DELLA SILA, che l'art. 3 della legge 21 maggio 1876 vuol conservati allo Stato, quando i limiti di questi boschi riservati siano dal Demanio stabiliti.

Appena occorre far cenno dei motivi per i quali non vien restituito al redivivo Ministero il servizio idrografico. Questo servizio, impiantato da pochi anni presso il Ministero di agricoltura e commercio, ha pubblicato importanti notizie, accolte dagli scienziati con meritati elogi. Ma, scarso di mezzi, esso non potè estendere convenientemente la sua azione: e se lo avesse fatto per i fiumi maggiori, avrebbe ripetuto le osservazioni che sono già raccolte presso la Direzione idraulica nel Ministero dei lavori pubblici. — Si crede quindi opportuno che tutti i lavori idrografici siano riuniti presso quel Dicastero, che ne ha la maggior parte, ed a cui interessano specialmente per la difesa dalle inondazioni e per lo studio dei bacini idraulici.

Ho riservato per ultimo ogni ragionamento che riguardi *gli Istituti di istruzione*, per esporre a V. M., sotto un punto di vista unico, gli intendimenti del Governo intorno ai medesimi.

Il decreto che costituiva il Ministero d'agricoltura e commercio assegnava a questo le scuole speciali d'agricoltura, d'industria e di commercio. Ma le scuole speciali non possono comprendere in sè nè le scuole di coltura generale, che appartengono all'istruzione secondaria, nè le scuole superiori di alta coltura scientifica, che appartengono alle Università. Scuole speciali sono quelle che cominciano e si chiudono in sè stesse, volte a qualche insegnamento determinato, come sarebbero scuole enologiche, lavorazione dei coralli, estrazione e lavoro dei marmi, dello zolfo e di altri prodotti minerarii; scuole di tintoria di lana, seta e cotone, e cose simili. Queste sono le scuole speciali. Al contrario, sono scuole di alta coltura scientifica, di alti studii di scienze naturali o economiche, le scuole superiori e universitarie per loro natura, come quelle dell'agricoltura in Milano e in Portici, o quella delle zolfare in Palermo annessa alla Università. E sono scuole di coltura generale, sia elementare, sia secondaria, le scuole popolari col sistema della scuola-officina, e gli Istituti tecnici, destinati principalmente ad essere una preparazione generale alle diverse professioni. Se dovessero appartenere al Ministero d'agricoltura e commercio scuole intermedie, come sarebbero gli Istituti tecnici, che avessero per base e per mira scuole appartenenti al Ministero di pubblica istruzione, avremmo l'anarchia, e l'utilità didattica sarebbe sostanzialmente rotta. Parimenti gl'Istituti nautici possono considerarsi sezioni di Istituti tecnici, coi quali hanno comuni insegnamenti e maestri, e non contengono che le conoscenze generali per l'esercizio della professione, al cui pratico sviluppo provvede il Codice di marina mercantile. Pure, per conservare la debita distinzione tra l'insegnamento tecnico e classico, crediamo opportuno costituire fortemente l'insegnamento tecnico in una Direzione generale dipendente dal Ministero di pubblica istruzione, e con un Consiglio tecnico, di cui due membri fossero delegati dal Ministero d'agricoltura e commercio. Con questo temperamento, l'insegnamento tecnico può essere intieramente affidato al Ministro di pubblica istruzione.

Questi sono gli intendimenti circa gli ufficii del Ministero da ricostituire; ed io li propongo con fiducia alla approvazione di V. M.

## INDUSTRIE MECCANICHE

Il *Corriere Mercantile* ha ricevuto dalla vicina Sampierdarena copia di una petizione spedita da quella Giunta municipale al Ministero, per richiamare la sua attenzione sulle condizioni precarie in cui versano la maggior parte di quegli Stabilimenti industriali.

Già più volte (dice il *Corriere*) ci siamo occupati di tali condizioni, e più specialmente dello Stabilimento Ansaldo, da cui traggono l'esistenza numerose famiglie, e che ora è costretto a licenziare gran parte dei suoi operaj; e pei restanti, ad economizzare in siffatta guisa il lavoro, che il poco salario non darà ad essi che una vita stentata.

Facciamo quindi voti perchè il Governo si occupi seriamente di tale pratica ed accolga con favore la petizione del Municipio Sampierdarense, accordando lavori sufficienti ai bisogni degli Stabilimenti in discorso; giacchè è di tutto suo interesse che cessi quello stato anormale, che può essere anche di grave danno all'ordine pubblico.

Ecco i brani principali della petizione in discorso:

« Una voce concorde si eleva da tutti gli industriali ed

operaj e da ogni classe di cittadini, onde il Governo, invece di commissionare all'estero gli oggetti necessarii al servizio delle strade ferrate, dell'esercito e della marina, se li provveda in paese, e quindi, servendosi delle industrie nazionali, avessero questo modo di sostenersi, di prosperare e di dare lavoro agli operaj.

« Se si riflette che questa deplorevole condizione di cose dura da non breve tempo, se si considera che le necessità della numerosa classe degli operaj sono giunte al punto estremo, si scorge di leggieri che un pronto provvedimento è indispensabile.

« La notoria grandiosità delle industrie dei Sampierdarensi e le molte forniture lodevolmente fatte per lo passato al Governo stanno a garanzia che ogni materiale sarebbe fornito e fabbricato nelle migliori condizioni di qualità, di perfezione, di tempo, quanto dalle fabbriche estere...... ». —

— A questo proposito, crediamo pure dover notare che l'egregio nostro amico ing. A. Cottrau, presidente dell'Associazione dei costruttori meccanici, amministratore e direttore dell'*Impresa industriale di costruzioni metalliche* a Napoli, ha indirizzato testè all'on. Grimaldi, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, una lettera, che merita speciale attenzione.

Giustamente preoccupato dalla disposizione ministeriale di far eseguire alla Società nazionale d'industrie meccaniche i ponti mettallici della provincia di Messina, l'ing. Cottrau, nella suddetta doppia sua qualità, così scrive:

« Ella mi dice che, a tenore dell'art. 5 della legge 8 luglio p. p. n. 4438, il Ministero è costretto a somministrare lavoro a Pietrarsa, e abbenchè non abbia sott'occhio la detta legge, non posso certamente mettere in dubbio tal fatto; ma ciò di cui dubito, è che lo spirito della detta legge significhi che a *Pietrarsa, che non ha mai fatto ponti, al punto di vista industriale, e che non è montato in modo da poterli fare economicamente, nè possiede il personale pratico di tal genere di lavori*, il Governo debba affidare appunto la costruzione di *ponti*, soprattutto allorquando lo stesso Governo sa che vi sono in Italia altri *Opificii*, assai più benemeriti del paese di quelli di Pietrarsa e dei Granili, che hanno appunto la *specialità* di far ponti, e *che intanto non hanno abbastanza lavoro per mantenere i loro operaj*.

« Vi ha di più: i ponti della provincia di Messina eseguiti da Pietrarsa costeranno *almeno* L. 800 la tonnellata, ossia circa L. 520,000 in tutto; nel mentre che noi abbiamo offerto eseguirli per L. 510 la tonnellata, ossia per L. 330,000 in tutto. E siccome ora è il Governo che amministra, compra, vende, paga ecc. quanto compete a Pietrarsa, così per questo solo fatto della costruzione dei ponti della provincia di Messina, il Ministero anderà incontro ad un aggravio certamente non minore di L. 190,000.

« Stando così le cose, e lo scopo della citata legge 8 luglio p. p. essendo quello di non mettere sul lastrico gli operaj dei due opificii di Pietrarsa e dei Granili, a me pare che addirittura sarebbe più conveniente e più dignitoso per lo Stato pagar loro una pensione od un vitalizio e rimandarli a casa loro. Così si otterrebbe lo scopo di non avvilire maggiormente i *veri* industriali meccanici italiani, i quali rischiano il proprio danaro ed assumono, in questo momento, lavori anche a perdita, onde non licenziare i propri operaj.

« Ben altro potrei dire sull'argomento, e forse anche sarebbe mio dovere farlo quale *Presidente dell'Associazione dei costruttori meccanici italiani*; ma so, pur troppo, che oramai la questione è pregiudicata, e che, malgrado tutto il di lei buon volere e quello certamente non minore dell'illustre comm. Baccarini, nulla si può fare per impedire che perduri ancora in Italia questo scandalo economico, che si chiama Pietrarsa ».

# FERROVIA DEL GOTTARDO

SESTO RAPPORTO *della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 26 *giugno* 1878.

*(Continuazione e fine — V. N. 38)*

D. *Spese e Statistica dell'esercizio.*

1. *Spese.*

Il conto delle spese dell'esercizio abbraccia le due linee separate Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, cioè una lunghezza totale di 67 chil.

In confronto all'esercizio precedente, si ebbe *diminuzione delle spese* riguardo:

| | | |
|---|---|---|
| I. Amministrazione generale dell'esercizio | Fr. | 3,095.77 |
| III. Servizio di spedizione | » | 28,006.02 |
| IV. Servizio del movimento | » | 86,188.71 |
| Totale | Fr. | 117,290.50 |

ed *aumento delle spese* riguardo:

| | | |
|---|---|---|
| II. Sorveglianza e manutenzione delle linee | Fr. | 8,271.59 |
| V. Diversi | » | 2,240.65 |
| Totale | Fr. | 10,512.24 |

E quindi una *minore spesa* di . . . . . Fr. 106,778.26

Le spese relative ai diversi rami di servizio danno luogo alle osservazioni seguenti:

Le spese *d'amministrazione generale dell'esercizio*, malgrado i premii di assicurazione del personale che per la prima volta figurano nei conti, sono rimaste al dissotto di quelle dell'ultimo esercizio; il che devesi principalmente attribuire alla soppressione del posto d'Ingegnere in capo dell'esercizio, e di un aiutante del Controllo. La proporzione per cento delle spese d'amministrazione generale dell'esercizio (lasciando da parte le spese per l'Ufficio dell'esercizio, per l'Economato e per la telegrafia di servizio), in luogo di essere del 13.39 0[0], si ridurrebbe al 9.09 0[0].

Riguardo a *sorveglianza e manutenzione delle linee*, si è realizzata un'importante economia nei capitoli: « Stipendii, uniformi, e spese di Ufficio », in seguito a riduzioni di personale ed alla soppressione di un alloggio per l'Ufficio dell'Ingegnere dell'esercizio, dopochè questi trasferì il proprio Ufficio nel fabbricato dei viaggiatori della Stazione di Bellinzona.

Per lo contrario, si ebbe aumento di spese per: « Manutenzione dei movimenti di terra ed opere d'arte, dei fabbricati e degli accessorii della strada ». Questo aumento proviene, da un lato, dalla costruzione di un apparato di trasbordo a Locarno; dall'altro lato, dalle importanti riparazioni rese necessarie dagli straripamenti, ecc., di cui più sopra abbiamo parlato. Tra queste riparazioni, citeremo qui i lavori di difesa per il terrapieno sulla riva destra presso il ponte del Ticino, i lavori protettori sulla riva del Ticino presso Cresciano ed al torrente Froda, lo sgombero del Riale di Cresciano, del Cima di Claro, nonchè del Riale di Mappo e Rebisale, lo sgombero e la correzione del Riale di Daro, lo sgombero e la ricostruzione della cunetta distrutta del Riale di Vallone, lo sgombero della Stazione di Bellinzona, e la ricostruzione del terrapieno della linea presso la Verzasca.

Le spese per la manutenzione del livello furono molto minori di quelle dell'anno precedente.

Le *spese del servizio di spedizione*, « spese generali, servizio dei viaggiatori e servizio delle merci », formano insieme il 20.31 0[0] della spesa totale, mentre nel 1876 ne costitui-

vano il 21.22 0[0]. In tale diminuzione delle spese, gli stipendii entrano per fr. 16,587.01, in seguito alle riduzioni di personale sovraindicate. Un'altra diminuzione, di fr. 10,308.81, si è realizzata sulle spese d'Ufficio. La soppressione del fitto per gli Ufficii degli Ispettorati di Stazione, un più limitato acquisto di formularii, nonchè un minore consumo di forniture d'Ufficio, permisero di ottenere questa notevole riduzione di spesa. Il rimanente della diminuzione delle spese, vale a dire fr. 1,110.20, concerne in gran parte gli uniformi.

Le *spese generali per il servizio del movimento* formano il 3.62 0[0] della spesa totale, in luogo del 4.27 0[0] come l'anno precedente.

Le *spese per la trazione* formano il 20.6 0[0] della spesa totale.

Esse comprendono:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Stipendii, vestiario, ecc., dei macchinisti e fuochisti | | | Fr. 40,034.75 |
| Consumo | Combustibile | Fr. 55,480.21 | |
| | Grasso ed olio | » 4,045.74 | |
| | Piccolo materiale di pulizia | » 647.28 | |
| | | | » 60,173.23 |
| Pompe ad acqua | | | » 970.55 |
| Manutenzione ed assicurazione delle locomotive | | | » 20,774.06 |
| | | Totale | Fr. 121,952.59 |

Le spese della trazione furono di nuovo molto minori di quelle dell'esercizio precedente.

| | |
|---|---|
| Esse ammontavano nel 1876 a | Fr. 163,626.49 |
| nel 1877 a | » 121,952.59 |
| Differenza in meno | Fr. 41,673.90 |

Il consumo di combustibile pel servizio della trazione (accensione, manovre e riserva compresa) fu, durante l'esercizio 1877, di chilog. 1,124,713; mentre nell'esercizio 1876 fu di chilog. 1,599,368.

Per la legna destinata all'accensione, si considera uno staio di legna come equivalente a 200 chilog. di carbon fossile.

Il consumo relativamente forte di carbone fossile durante i mesi di aprile, maggio, giugno e luglio in confronto degli altri mesi, proviene dall'aver impiegato, in luogo di mattonelle, le residui provvisioni di carbone grosso di Newcastle e Cardiff, e ciò dal 1° aprile al 26 maggio sulla linea Biasca-Locarno, e dal 1° aprile al 20 luglio sulla linea Lugano-Chiasso.

Il forte consumo di combustibile in settembre proviene da ciò, che la locomotiva 24 (grande modello) dovette essere impiegata durante la riparazione della locomotiva 2 (locomotiva-tender): locchè mostra l'influenza che l'impiego di locomotive più o meno adatte alle condizioni dell'esercizio, può esercitare sui risultati di esso. Il tenue consumo di carbon fossile nei mesi di novembre e dicembre proviene dalla riduzione a 6, in luogo di 8, del numero dei treni sulla linea Biasca-Locarno.

Il prezzo medio del carbon fossile fu di fr. 49.33 la tonnellata (nel 1876 fu di fr. 49.32).

Il consumo di grasso e d'olio per il servizio della trazione comprende 2726 chilog. di olio per l'untura delle macchine, e 1343 chilog. di sevo, in totale 4069 chilog., cioè 21.62 grammi per chilometro-trazione, 21.56 per chilometro-locomotiva, 1.53 per chilometro-asse, e 0.35 per chilometro-tonnellata.

La spesa fu di fr. 4045.74, cioè 2.15 cent. per chilometro-trazione (nell'esercizio precedente si ebbero: 5860 chilogrammi = fr. 6247.65, cioè 2.60 cent. per chilometro-trazione).

La manutenzione delle locomotive importò fr. 19,503.31, cioè fr. 10.36 per chilometro-trazione (nell'esercizio precedente si aveva fr. 26,481.73, cioè fr. 11.04 per chilometro-trazione).

Le *spese per il servizio delle carrozze da viaggiatori e dei carri da merci* formano il 10.51 0[0] della spesa totale. Esse comprendono:

| | | |
|---|---|---|
| Stipendii, vestiario, ecc., dei capi-treno, dei conduttori e del personale dei vagoni | | Fr. 45,989.64 |
| Grasso ed olio | Fr. 1,666.21 | |
| Materiale d'illuminazione, di riscaldamento e di pulizia delle carrozze, ecc. | » 2,445.15 | |
| | | » 4,111.36 |
| Manutenzione ed assicurazione delle carrozze, ecc. | | » 11,540.89 |
| Indennità per l'uso di carrozze appartenenti ad altre Società | | » 621.86 |
| | Totale | Fr. 62,263.75 |

La diminuzione del personale viaggiante permise di realizzare una economia di fr. 19,707.99 sugli stipendii. Inoltre si ebbe una economia di fr. 2,468.82 sulle spese di stampa, d'illuminazione, di riscaldamento, e di pulizia delle carrozze.

Il consumo di grasso ed olio per le carrozze e pei carri fu di 1631.5 chilog. d'olio da ungere, cioè 8,66 grammi per chilometro-trazione, 0,614 per chilometro-asse, 0,14 per chilometro-tonnellata. La spesa del grasso e dell'olio fu di 1,666.21 franchi, cioè 0,06 cent. per chilometro-asse.

Le spese di manutenzione delle carrozze e dei carri ammontarono a fr. 9,567.30, cioè a fr. 5.08 per chilometro-trazione, ovvero 0.36 per chilometro asse.

2. *Statistica del servizio dell'esercizio.*

*Materiale mobile* (Stato, percorso, consumo e manutenzione)

Il parco delle macchine si compone di:

4 locomotive tender
4 locomotive per treni viaggiatori
6 locomotive per treni merci

Totale 14

Le locomotive tirarono:

| | |
|---|---|
| per il servizio regolare | treni 5.721 |
| per trasporti di materiali | » 34 |
| in totale, | treni 5.755 |

(nel 1876, 7816 treni: differenza 2061).

Esse percorsero:

| | |
|---|---|
| 188,200 | chilometri-trazione |
| 188,732 | chilometri-locomotiva |
| 1,775,716 | id. asse di carrozze da viaggiatori e di carri da bagaglio |
| 881,888 | chilometri-asse di vagoni da merci e di carri da materiale |
| Totale 2,657,604 | chilometri-asse |
| 11,562,922 | chilometri-tonnellata (peso lordo) |

Il consumo di combustibile fu:

| | | | |
|---|---|---|---|
| nella 1ª metà dell'esercizio | 629,263 chilog. | = 6.57 | chilog. per chilom.-traz. |
| nella 2ª » » | 495,450 » | = 5.36 | |
| Totale | 1,124,713 chilog. | = 5.98 | id. id. |

E. *Prodotto netto dell'esercizio.*

I prodotti del terzo esercizio

| | 1877 | 1876 |
|---|---|---|
| furono di | Fr. 561,868.53 | Fr. 665,519.80 |
| Le spese | » 592,099.46 | » 698,877,62 |
| Vi ha dunque un *deficit* di | Fr. 230.93 | Fr. 33,357.92 |

portato nel conto generale sotto « PRODOTTI II ».

G. *Diversi.* — 1. *Laboratorii.*

Il numero degli operaj occupati nei laboratorii fu di 15 (esercizio precedente 31). I laboratorii dovettero segnatamente provvedere alla manutenzione del materiale ruotabile adoperato per l'esercizio; essi eseguirono inoltre delle opere per la costruzione (lavori di finimento), e per particolari.

2. *Accidenti.*

Il 7 gennaio, alla uscita della Stazione di Biasca, dalla locomotiva del treno N. 8 vennero schiacciate quattro pecore, che trovavansi sul binario. Il 26 febbraio, presso il casello di guardia N. 16 della linea Bellinzona-Locarno, una donna ottuagenaria, che voleva passare sotto alle barriere chiuse, venne schiacciata dal treno 6, che andava a grande velocità. Il 21 ottobre, fra Molinazzo e Arbedo, due cavalli, che erano fuggiti lungo il binario, vennero côlti dal treno che in quel momento giungeva, e lanciati con tanta forza al basso del terrapieno, che rimasero morti sul colpo. Del nostro personale, nessuno fu vittima di accidenti.

3. *Assicurazioni.*

Tutti i fabbricati, che dall'Amministrazione della costruzione passarono a quella dell'esercizio, vennero assicurati nel 1877, per un anno, presso la Compagnia di Basilea.

Il valore assicurato è:

| | |
|---|---|
| per la linea Biasca-Locarno | Fr. 2,154,200 |
| « « Lugano-Chiasso | « 1,131,900 |
| « la Stazione internazionale di Chiasso | « 248,650 |
| in totale | Fr. 3,534,750 |

L'assicurazione per il materiale d'esercizio non subì modificazioni di sorta.

Terminiamo, o signori, esprimendovi l'assicurazione della nostra perfetta considerazione.

Lucerna, il 15 giugno 1878.

| *In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo,* | *In nome del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo,* |
|---|---|
| *Il Vice-presidente* J. ZINGG | *Il Presidente* FEER-HERZOG |
| *Il 1° Segretario* SCHWEIZER. | *Il Segretario* SCHWEIZER. |

# Nostre Corrispondenze

Roma, 24 settembre.

L'assemblea straordinaria degli azionisti delle strade ferrate Sarde, ch'ebbe luogo il 17 corrente secondo l'avviso di convocazione, fu numerosa, poichè risultarono rappresentate regolarmente 55 mila azioni, mentre i falsi profeti la predicevano deficiente del numero legale degli azionisti o per lo meno assai scarsa; e, presieduta per voto espresso dal cons. delegato comm. Segrè, fu calma ed unanime nelle sue deliberazioni, mentre pareva minacciasse di riuscire tempestosa e in gran disaccordo, per opera di quella vecchia e solita minoranza, che si atteggiò sin qui a vittima, esercitando invece le funzioni di sacerdote col sacrificare gl'interessi della Compagnia, che in fin dei conti sono anche i propri. E non è un fiore di rettorica il mio, non è punto una esagerazione; perchè, ad esempio, i nuovi Statuti, deliberati nell'assemblea straordinaria del 21 agosto 1877, causa le mosse opposizioni, non vennero approvati che col R. Decreto del 23 gennaio corrente anno, vale a dire con quattro mesi di ritardo all'iniziamento dei lavori di costruzione, e per conseguenza immediata con quattro mesi di ritardo all'aumento chilometrico di 2800 lire sopra le linee del 1° periodo. Ora, questo lucro perduto, tradotto in cifre, ammonta a circa lire 200 mila; e non parlo del danno emergente dal discredito gettato sulla Compagnia, perchè, sebbene gravissimo, non può essere oggetto di calcolo positivo.

L'anzidetta minoranza, adunque, aveva officialmente annunziate le proposte che intendeva sottoporre alla discussione dell'Assemblea; era una replica non richiesta delle identiche mozioni già esaminate e combattute nell'assemblea generale ordinaria del 30 marzo, che la minoranza aveva in animo di rappresentare; erano le medesime obbiezioni già fritte e rifritte da due anni, che essa voleva risollevare; infine la musica era sempre quella, cantata dai soliti maestri di cappella. Essa decise però all'ultima ora di ritirarsi sul monte Aventino; e di questa poco riguardosa condotta si mostrò offesa l'Assemblea, esprimendo il proprio risentimento ed il proprio rammarico con un ordine del giorno, dopo di avere esaurito la discussione intorno agli oggetti per i quali era stata convocata. Deliberò unanimemente la modificazione dell'articolo 39 degli Statuti sociali nei seguenti termini:

« Dopo la scadenza del 1° semestre di ciascun anno, il Consiglio d'amministrazione potrà distribuire agli azionisti un acconto sugli utili netti, risultanti da un bilancio consuntivo semestrale, compilato e formato, sotto la sua responsabilità, dallo stesso Consiglio, copia del quale dovrà essere trasmessa al Ministero ed allegata al bilancio definitivo annuale da sottoporsi all'Assemblea.

« Per la determinazione di tale acconto, il quale non potrà in niun caso eccedere il 2 1|2 per cento del valore nominale delle Azioni, dovrà essere anzitutto operata, in ragione di semestre sugli utili netti, la prelevazione a favore del fondo di riserva, di cui alla lettera *A* del presente articolo, e dovranno inoltre essere riserbate le ragioni di preferenza in questo stesso articolo stabilite ».

Diede piena facoltà al Consiglio di amministrazione di accettare quelle varianti nel testo che venissero per avventura proposte dal Governo, mantenendone ferma la sostanza. Poscia, parimenti ad unanimità, decise che, tosto approvata dal Governo l'anzidetta modificazione dell'articolo 39, siano ripartite L. 4.66 alle Azioni di preferenza dal N. 1 al 40 mila, e di L. 3.58 sopra le rimanenti dal N. 40,001 al 60,000, mediante la presentazione della cedola N. 10, godimento 1° luglio 1877, e precedenti scadute, a partire dal N. 4. Tale ripartizione concerne le L. 107,933 di utili netti verificatisi nel bilancio 1877, e le L. 205,297.28 di utili netti risultanti sull'esercizio del 1° semestre del corr. anno. Intorno alla differenza di trattamento delle Azioni delle sovraccennate serie, tornerebbe troppo lungo l'intrattenervi; onde mi limiterò a dirvi che l'apparente anomalia cessò, a partire dal 2° semestre dell'anno scorso, e d'ora innanzi avranno sempre la medesima sorte.

Il Consiglio d'amministrazione, per organo del suo consigliere delegato, informò dettagliatamente l'Assemblea sul procedimento dei lavori in corso, tributando meritati elogi all'attività, allo zelo ed alla oculatezza del Direttore delle costruzioni, l'egregio ing. Piercy; assicurò l'apertura al pubblico esercizio entro l'anno corrente dei due primi tronchi, producendo l'aumento chilometrico sopra tutte le linee costrutte; accennò finalmente alla prossima emissione delle nuove Obbligazioni sociali, colla riserva richiesta da un sì delicato argomento.

E l'Assemblea, mostrandosi pienamente soddisfatta del prudente e savio operato del Consiglio, volle dargli un solenne voto di fiducia. Certo che gli azionisti della Compagnia Reale Sarda, « usciti fuor del pelago alla riva » e volgendosi a guatare « l'acqua perigliosa », fanno opera di giustizia lodando l'attuale Amministrazione. Il bilancio dell'esercizio 1875 ancora, giova ricordarlo, chiudevasi lasciando il patrimonio della Compagnia gravato da una eccedenza passiva di L. 494,222.73; ed alla metà del 1878, colla scarsa garanzia chilometrica antica, si è in grado di pagare gli interessi alle Azioni di preferenza. Non è questa una vita nuova, incominciata assai prima di quanto potevasi sperare, e promettente di molto anche per le Azioni comuni? —

Per sovrabbondanza di materia, dovetti omettere nell'ultima mia corrispondenza di accennarvi alcuni disegni di lavori pubblici esaminati ed approvati dal Consiglio superiore nella scorsa settimana; e dacchè se n'è già dato da altri pubblica notizia, avrà già questa trovato il suo posto nelle vostre colonne. Ma niuno ha parlato (ed io sono in grado di farlo) di un progetto discusso e respinto dallo stesso Consiglio, perchè, proponendosi pure un grandiosissimo e importantissimo fine, pretendeva arrivarvi con mezzi, in parte assurdi, ed in parte inammissibili. Il fine era nientemeno che il bonificamento dell'Agro romano, per compiere il quale si domandava da una privata Società la concessione della derivazione di 10 metri cubi d'acqua dall'Aniene, coll'intendimento di irrigare 110 mila ettari di terreni.

Ora, tale superficie essendo superiore a quella dell'Agro romano, tornerebbe necessario il comprendervi buona parte delle falde dei colli circostanti, la cui irrigazione, ove pure fosse possibile ed utile, richiederebbe sempre opere di enorme dispendio. Nè è facile comprendere che sorta di calcoli siensi eseguiti dalla Società, perchè, mentre è noto occorrere l'erogazione perenne di un litro d'acqua per l'irrigazione d'un ettare di terreno, essa pretenderebbe che 10 mila litri servissero ad irrigare 110 mila ettari.

Un'altra utopia consisteva nel metodo proposto per colmare gli stagni di Ostia e Maccarese, denudando cioè le colline della poca terra loro rimasta, colla lusinga di farla trasportare dagli stessi canali irrigatorii ai testè indicati bassi fondi; locchè è affatto contrario alla pratica d'ogni buona coltivazione, la quale ha sempre per oggetto di ricostituire anzi la superficie produttiva delle falde dei monti. Per ultimo, si chiedevano apposite disposizioni legislative di impossibile attuazione in uno Stato retto a forme rappresentative ed a libertà, come il nostro. —

A surrogare il Consorzio interprovinciale concessionario della *ferrovia sicula occidentale Palermo-Marsala-Trapani*, si è costituita una Società, i cui statuti vennero esaminati dal Consiglio superiore nella seduta generale di sabbato, suggerendo quest'ultimo le condizioni necessarie acciò siano approvati. Nè si trattò altro importante soggetto all'infuori d'alcuni ordinarii progetti per opere di consolidamenti e per costruzione di strade provinciali. —

La Conferenza per istabilire un accordo intorno al mutuo scambio di biglietti, tanto gratuiti che a prezzo ridotto, fra le Amministrazioni ferroviarie del Regno, tenne ieri una prima seduta al Ministero dei lavori pubblici, e ne terrà un'altra oggi.

Rappresentano le ferrovie dell'Alta Italia l'ispettore del Genio civile comm. Correnti, le Meridionali gli ingegneri Lanino e Moretti, e le Romane il Direttore dell'esercizio comm. Bertina. B.

# Informazioni Particolari

## DEL MONITORE

Un dispaccio da Roma ci annunzia che la *Gazzetta Ufficiale* pubblica la nomina del Consiglio definitivo di amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia, il quale risulta così composto:

Morandini comm. ing. Giovanni, *Presidente* — Vitali comm. ispettore Augusto, *Vice-Presidente* — Fenolio cav. Bernardo, avv. erariale — Salis cav. Ulisse, commissario tecnico — Martorelli comm. ing. Francesco, ispettore generale delle ferrovie Romane. — Boselli comm. Leopoldo, capo-traffico della terza Divisione delle ferrovie dell'Alta Italia. — Benazzo ing. cav. Enrico, industriale di Torino.

---

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia ha deliberato l'acquisto di altre 10 locomotive-merci a 6 ruote accoppiate a cilindri esterni, dell'identico tipo di quelle fatte costruire lo scorso anno presso le officine Sigl a Wiener-Neustadt.

Saranno invitate a concorrere per la fornitura, oltre le primarie Ditte estere, anche quelle nazionali.

---

La constatazione annuale dei lavori nella grande galleria del Gottardo, per parte dei delegati dei tre Stati interessati, ebbe luogo negli scorsi giorni, e precisamente il 20 corr. pel versante di Airolo, ed il 21 per quello di Goeschenen. La Germania era rappresentata dal signor Kienel, l'Italia dai signori Massa e Ferrucci, e la Svizzera dal sig. Droz, consigliere federale, e Koller ispettore del Gottardo.

I periti precisarono l'importo del lavoro eseguito nel 6° anno di costruzione, cioè dal 1° ottobre 1877 al 30 settembre 1878, in dieci milioni e quattrocento mila franchi circa; ed hanno manifestato la piena loro soddisfazione per il progresso ottenuto in ogni parte del lavoro e per la celerità ognora crescente della costruzione, per cui avvi ogni motivo di credere che l'intera galleria sarà compiuta nel fissato periodo dei nove anni.

---

Il Congresso internazionale di statistica ferroviaria si è riunito, come avevamo preannunciato, il 23 corrente a Berna. Il consigliere federale Droz diede il benvenuto, in nome della Svizzera, ai delegati dei varii Governi. Il consigliere aulico austriaco Brachelli, presidente, gli ha risposto, ringraziando il Consiglio federale; e dietro sua proposta, venne nominato a presidente onorario lo stesso signor Droz.

Questi accettò, perchè il dipartimento federale delle ferrovie fosse rappresentato, lamentando però che quell'onore non fosse riservato al signor Heer, presidente del Consiglio federale, assente.

Erano presenti una trentina di delegati; i mancanti mandarono le loro scuse. La seduta si sciolse a mezzodì, per riunirsi alle ore una e mezzo.

---

Questa mattina, appena dopo l'una, è partito da Torino per Parigi il 3° treno speciale di piacere con 679 viaggiatori, cioè 512 di 2ª classe e 167 di terza.

---

Il *Corriere Mercantile* di Genova, riferendosi ad una recente deliberazione della Camera di commercio di Verona, ritorna sulla vecchia questione delle particolari concessioni fatte dalla Società dell'Alta Italia a favore della ditta Francesco Cirio di Torino, ed insiste perchè siano fatti cessare dal Governo gl'ingiusti *monopolii*, gl'immorali *privilegi* ecc., abolendo l'art. 274 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Noi non possiamo fare a meno di ripetere ciò che abbiamo detto più volte in proposito, e specialmente nel lungo articolo pubblicato nel *Monitore* del 1° agosto 1877. Non si tratta di alcun *monopolio* o *privilegio* per la ditta Cirio, ma di una pura e semplice applicazione della legge, che autorizza speciali facilitazioni nei trasporti entro determinate condizioni. E noi abbiamo dimostrato che l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia non si è mai rifiutata, nè sarà per rifiutarsi ad estendere il contratto Cirio alle altre ditte, che sieno disposte ad accettarne le condizioni; anzi, quantunque la ditta Cirio siasi impegnata a consegnare 2000 vagoni all'anno, la detta Amministrazione si limitò ad esigere dagli altri il minimo di 1000 vagoni.

E reca appunto meraviglia che la Camera di commercio di Verona sollevi nuove censure in proposito, mentre non può ignorare che appunto ad una Ditta di quella città sono state, non ha guari, concesse facilitazioni maggiori di quelle accordate al Cirio.

Speriamo che, tanto la suddetta Camera di commercio, quanto il *Corriere Mercantile* vorranno tener conto di queste nostre ripetute ed esplicite dichiarazioni.

---

Dall'egregio sig. Direttore generale delle Strade ferrate, comm. Valsecchi, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare della Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno 1877, che fa seguito a quelle precedentemente pubblicate dalla Direzione generale medesima.

Di questo nuovo ed accurato lavoro ci occuperemo nei prossimi numeri con l'interesse ch'esso merita, e come abbiamo fatto per le Relazioni precedenti.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria.** — La *Gazz. Uff.* del 17 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 30 agosto p. p., controfirmato dal ministro Seismit-Doda:

Visto l'articolo 32 della legge 22 aprile 1869, n° 5026, sull'Amministrazione del patrimonio dello Stato e sulla Contabilità generale;

Visto che sul fondo di L. 4,000,000 inscritto per le *Spese impreviste* nel bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro pel 1878, in conseguenza delle prelevazioni di L. 210,000 fatte con precedenti Decreti Reali, rimane disponibile la somma di L. 3,790,000;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro delle finanze incaricato dell'*interim* del Ministero del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art. unico.* Dal fondo per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo n° 97 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero del tesoro pel 1878, approvato colla legge 18 luglio 1878, n. 4465 (serie 2ª), è autorizzata una 3ª prelevazione nella somma di L. 30,000, da inscriversi al capitolo n. 134*bis*, *Spese per l'inchiesta sull'esercizio delle strade ferrate*, del bilancio medesimo pel Ministero dei lavori pubblici.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

**Costruzioni ferroviarie.** — I giornali di Roma annunciano che la Commissione parlamentare sulle nuove costruzioni ferroviarie si radunerà ai primi di ottobre, per ascoltare la lettura della relazione dell'on. deputato Morana. Aggiungesi che essa ha cambiato di categoria molte strade, quasi sempre di accordo col Ministro dei lavori pubblici. Sarebbe stabilita anche la creazione della Banca di prestiti ferroviaria, com'è stato già annunziato.

Però la Commissione, per mancanza di un perfetto accordo fra i suoi membri, avrebbe dovuto sospendere e riservare ogni decisione sui tracciati di alcune linee principali, fra le quali tiene il primo luogo la Eboli-Reggio, perchè non solamente i deputati delle Calabrie, della Basilicata e del Salernitano sono profondamente divisi fra loro, ma non pare ci sia modo d'intendersi fra gli stessi membri della Giunta. Dei nove che la compongono, quattro opinano a favore del tracciato così detto interno, e quattro pel tracciato litoraneo. Toccherà quindi al nono il far pendere la maggioranza piuttosto dall'uno che dall'altro lato. Nè pare che la Commissione, in complesso, trovi molte ragioni per affrettare una soluzione su questo che è punto arduo della questione. Naturalmente, quello che s'impone di più è l'interesse dei rispettivi Collegi. E così, i deputati del Cilento reclamano la costruzione della linea per il tracciato litoraneo; quelli delle valli e della Basilicata difendono l'altro.

**Ferrovie sarde.** — Il *Diritto*, del 20, scrive:

Recenti informazioni ci permettono di annunciare che le opere di quella parte della ferrovia Oristano-Ozieri che si distende da Giave alla nuova stazione di Ozieri, della lunghezza di metri 33,166, sono condotte al punto da ritenere che questo tratto potrà aprirsi all'esercizio nei primi del prossimo novembre. (Vedi la nostra *Corrispondenza da Roma* su tale proposito).

**Ferrovie in Sicilia** — I giornali di Roma annunciano che il ministro Baccarini ricevette una deputazione di Siciliani, presentatagli dall'on. Tuminelli, allo scopo di perorare la causa dell'allacciamento di alcune linee necessarie alla Sicilia dopo i lavori delle linee delle Caldare e di Vallelunga.

**Tramways di Milano.** — I giornali milanesi dicono che in questi giorni furono date le disposizioni per la pronta costruzione del *tramway* lungo la strada provinciale vercellese fra Milano e Magenta, e provinciale-consorziale di Turbigo. Il *tramway* s'estenderà, come si è detto, fra Sedriano, Vittuone, Cuggiono e Castano.

La Società, rappresentata dai signori ing. Morosini, Horvarth e Mascheroni, ha formalmente accettato il Capitolato generale, già approvato dal Consiglio provinciale.

— Anche la Società inglese *The Tramways and general Works Company* ha dato le disposizioni per il sollecito impianto ed esercizio del *tramway* lungo la strada provinciale per Crema, Lodi e Sant'Angelo Lodigiano per Pavia.

**Tramway di Firenze** — Leggiamo nella *Nazione* del 21:

Il concessionario del *tramway* Firenze-Prato ha presentato al Regio Delegato, che sperasi vorrà approvarlo, il progetto di fissare il punto di partenza del *tramway* dalla piazza di Santa Maria Novella, in luogo dell'antica Porta a Prato, troppo distante dal centro di Firenze.

Il *tramway* percorrerà la via della Scala, strada sufficientemente spaziosa, tanto da non presentare alcuno inconveniente, e giungerebbe alla piazza Santa Maria Novella, ove verrebbe eretto un elegante padiglione con annesso *Buffet*, da servire da Stazione.

Questo progetto è vivamente appoggiato dalle popolazioni delle borgate ove transiterà il *tramway*, che così potranno facilmente ed in tutte le ore del giorno arrivare a Firenze nel centro stesso dei loro affari.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 20:

Il Gran Consiglio di Zurigo, nella sua seduta del 16 corr., ha adottato all'unanimità la proposta del Governo circa la nuova sovvenzione al Gottardo, unitamente al postulato della Commissione, il quale tende a stabilire una comoda congiunzione con Immensee e Svitto. Onde procurarsi la somma necessaria alla nuova sovvenzione, si emetterà un prestito.

Inoltre il Gran Consiglio ha autorizzato il sig. Hertenstein, consigliere di Stato, a sedere nel Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo.

— Secondo il rapporto presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori nel tunnel del Gottardo alla fine di agosto 1878 era il seguente:

| | | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | luglio | agosto | luglio | agosto |
| Galleria di direzione | m. | 260.6 | 278.7 | 10982.2 | 11260.9 |
| Allargam. della stessa | » | 162 4 | 159 | 9850.2 | 10009.2 |
| Calotta | » | 175.2 | 184.7 | 7695.4 | 7880.3 |
| Strozzo | » | 253 9 | 345.6 | 6098.2 | 6443.8 |
| Vôlta | » | 363.4 | 355.1 | 8023.8 | 8378.9 |
| Piedritti | » | 129.2 | 250.6 | 5710.4 | 5961 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 62 | 192 | 4671 | 4863 |

Secondo il programma di costruzione del settembre 1875, furono eseguiti

| | | in più | in meno |
|---|---|---|---|
| Galleria di direzione | m. | — | 311.1 |
| Allargamento della stessa | » | 93.2 | — |
| Calotta | » | — | 1913.9 |
| Strozzo | » | — | 2684.2 |
| Vôlta | » | — | 621.1 |
| Piedritti | » | — | 2519.2 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | — | 3281 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen metri 13.60, e dal lato di Airolo metri 29.30; in totale metri 42.90, cioè m. 6.15 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi.** — L'esercizio provvisorio governativo delle linee secondarie riscattate pare che incontri maggiori difficoltà di quanto si credeva al momento che fu decretato. Infatti, la *Semaine financière* crede sapere che il Ministro dei lavori pubblici ha convenuto con la

Compagnia del Nord per l'esercizio delle diverse linee secondarie poste nel raggio di questa Compagnia, che lo Stato ha deliberato di riscattare. Il signor Freycinet prepara poi un'analoga Convenzione con la Compagnia dell'Est per l'esercizio del tronco Sédan-Lérouville, di una sezione dell'Orléans-Châlons e del Bondy-à-Aulnay.

— La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo sta studiando un progetto per la creazione d'un treno notturno tra Marsiglia e Nizza.

È pure allo studio una modificazione dei treni che partono da Nizza per l'Italia. Il primo treno da Nizza per Ventimiglia non ha luogo, infatti, che alle ore 8.19 del mattino. Ora, i rapporti tra Nizza e tutta l'Italia (dice il *Moniteur des chemins de fer*) sono di una importanza abbastanza grande, perchè dei treni possano partire ogni mattina da Nizza e permettano ai viaggiatori per Ventimiglia di proseguire, senza lungo ritardo, le strade di Genova e Torino col treno delle 6.28, ore di Roma.

Però il lavoro pel movimento dei treni di servizio durante il prossimo inverno è troppo avanzato, perchè tutte codeste modificazioni abbiano probabilità d'essere introdotte ancora in quest'anno. Ma la Compagnia è decisa a soddisfare, nei limiti del possibile, tutti gl'interessi della nostra regione e di quella delle Alpi Marittime.

— Un interessante esperimento è stato fatto negli scorsi giorni dai rappresentanti della Compagnia dell'Ovest, tra Sotteville ed Oissel, circa un nuovo sistema di fermata quasi istantanea dei treni.

Parecchie vetture di 1ª classe furono munite di un nuovo freno, il quale è posto in azione dall'aria compressa, prodotta da una pompa aspirante e premente applicata alla locomotiva, e trasmessa mediante un tubo unico a tutte le ruote, con un rubinetto, che viene aperto dal macchinista al momento di un pericolo.

Un treno, composto di 7 vetture e d'un furgone, spinto con una velocità di 80 a 100 chil. all'ora, si è fermato, mercè i detti freni, ad una distanza di 60 m. appena.

Gli esperimenti ripetuti parecchie volte tra le due Stazioni diedero sempre eccellenti risultati; per cui ora, nelle officine di Sotteville, si sta applicando il nuovo sistema a 50 vetture di prima classe ed ai furgoni. Ne saranno così provvisoriamente provveduti i quattro treni espressi, detti veloci.

**Ferrovie austro-ungariche.** — Sulle conferenze ministeriali di questi ultimi giorni, la *Neue Freie Presse* del 18 scrive:

La conferenza di ieri, a quanto potemmo sapere, s'aggirò tutta sulla questione della strada ferrata Sissek-Novi. I Ministri ungheresi si pronunciarono in senso negativo. Il sig. Tisza dichiarò, a nome suo e de' suoi colleghi, che non credeva urgente quella costruzione. Essa non tornerebbe utile che per gli approvvigionamenti militari della Bosnia occidentale; ma per questi si hanno già due grandi strade dalla Sava. e la linea ferrata Dobolja-Banjaluka, che agevola notevolmente le comunicazioni. Ma i Ministri ungheresi non volevano discutere sull'opportunità della strada; bensì, prima di tutto, mettevano innanzi la circostanza di non essere costituzionalmente autorizzati a far simile concessione, senza l'autorizzazione del Potere legislativo, dinanzi al quale sentivano tutto il peso della loro responsabilità. In conseguenza di tale dichiarazione, la costruzione di quella strada non sarà possibile senza una crisi nel Ministero ungherese.

— Alcuni telegrammi da Vienna annunziano poi che il Consiglio dei due Ministeri riuniti sotto la presidenza dell'Imperatore, per motivi costituzionali, respinse il progetto di costruzione della ferrovis Sissek-Novi. Questa decisione ha immensamente irritati i Croati. Per il giorno 28 è convocata la Dieta in Zagabria, e si può ritenere fin d'ora che non mancheranno, a tale riguardo, le più vive proteste.

**Sinistri ferroviarii in Germania.** — Da una statistica pubblicata di recente dall'Ufficio delle strade ferrate risulta che, durante il mese decorso, sulle strade ferrate della Germania si ebbero a deplorare 29 sviamenti e 14 collisioni fra treni in marcia. Quei sinistri concernono 15 treni da viaggiatori e 28 treni-merci; e nell'interno delle Stazioni, nel mentre si sistemavano i treni, vi furono 28 sviamenti ed 8 urti fra vagoni.

In seguito agli accidenti anzidetti, 5 persone rimasero morte e 83 riportarono ferite più o meno gravi. Fra queste ultime si annoverano 7 viaggiatori, 13 funzionarii, 1 operaio e 3 forestieri; inoltre furono uccisi 8 capi di bestiame, e 129 fra vagoni e locomotive furono più o meno danneggiati. Durante lo stesso mese di agosto, 25 persone perdettero la vita per imprudenza, e furono 6 impiegati, 18 operaj, ed un viaggiatore straniero.

Fra gli 83 feriti, si contano 4 viaggiatori, 34 impiegati, 40 operaj e 5 forestieri.

Durante lo stesso mese, nei treni in marcia si constatarono 9 suicidii e 2 tentativi di suicidio.

Dei 94 accidenti segnalati sulle ferrovie dello Stato, 11 ebbero luogo sulle linee alsaziane, 13 su quelle dell'Alta Slesia, e 10 sulle linee della Sassonia.

**Ferrovia indo-europea.** — Nel *Giornale del Ministero delle comunicazioni*, che si pubblica a Pietroburgo, comparve da poco un nuovo progetto di una ferrovia europea-indiana, progetto del sig. Chodzko, il quale si scosta da tutti i lavori di simil genere pubblicati fin qui. Mentre il sig. di Lesseps nel 1875 proponeva la costruzione di una linea che, partendo da Parigi passasse per Varsavia, Orenburg, Peschawer, e facesse capo a Calcutta, e in tutto percorresse 9660 verste, il sig. Chodzko propugna la costruzione di una linea Parigi-Varsavia-Tifis-Peschawer-Calcutta, che sarebbe lunga 8940 verste. È stato calcolato che il viaggio potrebbe farsi da Parigi a Calcutta in 9 giorni, pagando 990 franchi.

**Ferrovie in Persia.** — Scrivono da Teheran, in data 24 agosto, al *Journal des Débats*:

Qui, dopo il ritorno dello Scià, non si parla che della questione ferroviaria. Tutte le classi della città discutono tale questione, tanto vitale ed interessante per lo avvenire di questo paese. Così i fanatici, come gli illuminati, fanno voti per la realizzazione dei progetti del Governo a questo proposito.

Il Governo ha sottoposto all'approvazione del gran Consiglio di Stato la concessione accordata ad un gruppo di banchieri francesi, rappresentati dalla Casa bancaria dei fratelli Allau; si crede che l'alta Assemblea approverà questa concessione.

Tale concessione accorda, durante 99 anni, il diritto di esercizio per la Compagnia d'una linea ferroviaria da Enzeli, sul Caspio, fino a Teheran, con una garanzia del 6 1/2 per cento come interesse ed ammortizzamento assicurato dalle rendite delle dogane.

I concessionarii, tre mesi dopo la ratifica della Convenzione, dovranno incominciare gli studii del tracciato, ai quali dovrà subito seguire l'esecuzione dei lavori.

Per il momento, sarà costrutto un semplice binario; ma appena si avrà una rendita chilometrica di 40 mila lire, la Compagnia dovrà costruire un secondo binario. Tutti i terreni appartenenti allo Stato, che saranno traversati dalla ferrovia, verranno ceduti gratuitamente alla Compagnia sopra una larghezza di 50 metri; il materiale non pagherà diritti di dogana entrando nell'Impero, e tutte le proprietà della Compagnia non pagheranno imposte.

La Compagnia avrà il diritto di servirsi, per proprio uso, di certe miniere o foreste dello Stato, senza pagare diritti; infine, non è stata fatta alcuna stipulazione tecnica, di modo che la Compagnia può costrurre ciò che vuole. I termini di questa Convenzione, la cui esecuzione non è guarentita da alcuna cauzione, sono così elastici, che i capitalisti potranno sempre interpretarne il senso in proprio favore, e ciò faciliterà forse la riunione del capitale.

## Notizie Diverse

**Lavori del Tevere.** — La *Libertà*, del 19, scrive circa i lavori della sponda destra del Tevere, affidati all'Impresa Santini:

Sono già compiuti i 130 metri di terra a difesa, e per

un tratto di 31 metri a valle, è stato già fatto il cassero e cominciati i lavori di muratura.

Il tratto a monte, fra il cavo già fatto ed il Ponte Sisto, è tuttora ripieno d'acqua, e i lavori di fondazione non sono ancora cominciati, perchè occorre attendere la demolizione di alcune casette, che trovansi da quel lato della sponda e sono tuttora abitate.

Frattanto però vennero incanalate le acque, che venivano a porre in azione la mola che trovavasi in quel cantuccio, proprio a ridosso della spalla del ponte. Oltre ad un cospicuo numero di operaj, il signor Santini impiega due grosse macchine a vapore, due pompe centrifughe, di cui ha bisogno per tener asciutto il cavo, nel quale si stanno costruendo le fondazioni dei muraglioni. Il valente intraprenditore crede di poter eseguire il lavoro in un termine più breve di quello stabilitogli.

— Lo stesso giornale dice che, per condurre a termine i lavori sulla sponda destra, da Ponte Sisto ai Bagni di Donna Olimpia, occorre demolire una quantità di case, abitate per la massima parte da popolazione minuta, che difficilmente troverà come alloggiarsi altrove, a condizioni egualmente buone.

Naturalmente, non è troppo facile il far sloggiare tutta questa folla di inquilini ammassati là entro; e perciò sembra una eccellente disposizione quella adottata di provvedere per gruppi e sezioni, man mano che i lavori progrediscono.

**Ponte di Ripetta a Roma.** — Leggiamo nella *Libertà*, del 18:

L'apertura al pubblico del nuovo ponte di Ripetta avrà luogo molto probabilmente il primo del prossimo novembre. È intenzione della Società proprietaria del ponte di dare a questa cerimonia una certa solennità. Intanto continuano i lavori per la formazione del grande piazzale davanti al ponte, dalla parte dei Prati di Castello e delle strade adiacenti.

Per ora, tre grandi strade metteranno capo a questo piazzale. La prima definitiva è quella che, seguendo il prolungamento della via Tomacelli, traversa i Prati di Castello, e raggiunge la Porta Angelica. La seconda è quella che, costeggiando in parte l'andamento del fiume, traverserà il bastione di Castel S. Angelo (che dovrà essere demolito), e metterà capo al Ponte S. Angelo. Questa strada è compresa nel piano regolatore del Municipio, del quale però non si è ancora ottenuta l'approvazione dal Governo.

Questa strada potrebbe essere aperta in brevissimo tempo, qualora il Municipio ne facesse regolare domanda al Ministero della guerra. Il Genio militare anzi non oppone difficoltà alcuna alla cessione dei terreni adiacenti al forte S. Angelo ed alla demolizione del bastione che prospetta il teatro Apollo.

L'ultima strada, infine, è quella parallela alla definitiva, che attraversa i Prati, e potrebbe raggiungere il viale che da Porta Angelica va al Ponte Molle, qualora il Municipio si risolvesse ad espropriare poche centinaia di metri di terreno, di un valore molto limitato.

Sul nuovo ponte passano i condotti dell'acqua Marcia e del gas, che si collocheranno sotto i marciapiedi.

Un pedaggio di 5 centesimi per persona verrà riscosso dalla Società, durante i primi mesi d'esercizio del nuovo ponte. Le carrozze pagheranno 15 centesimi. Questo pedaggio cesserà, appena lo sviluppo della fabbricazione ai Prati permetterà alla Società di farlo.

La Direzione dei lavori del ponte è stata affidata all'ingegnere Ravà. Il ponte in ferro è stato costruito dalla Impresa italiana di costruzioni metalliche diretta dall'ing. Alfredo Cottrau, e porta il numero 805 dei ponti usciti dalle officine di Castellammare di Stabia, di proprietà dell'Impresa.

**Campo di Marte a Roma.** — La *Riforma* dice:

Siamo assicurati che le trattative fra il Municipio e il Ministero della guerra per la costruzione del Campo di Marte fuori Porta del Popolo, sieno giunte a buon punto. Il Comune si sarebbe finalmente deciso di aprire la grande strada, secondo la richiesta del Comando militare, che dal suo canto sosterrà tutte le spese occorrenti per l'adattamento del Campo.

Con ciò la città nostra sarà arricchita di una bella passeggiata di più, in un sito tanto centrale.

**Ponte sul Cellina.** — Scrivono da Pordenone, 15, alla *Gazzetta di Venezia*:

Il 13 corr. fu giorno di festa per il bel paese di Montereale-Cellina. Vi fu l'inaugurazione del nuovo ponte in ferro, che, come saprete, venne costruito sul torrente Cellina, dietro iniziativa e con denari del Comune di Montereale. A solennizzare cotal festa, la Società, che imprese e condusse a termine il lavoro, Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona, a mezzo dell'ing. Vanni, convitò a geniale banchetto la Rappresentanza del Comune, parecchi ingegneri ed altre persone. Tutti hanno ammirato il nuovo ponte, rimanendo estatici a contemplare l'opera grandiosa, massiccia, ed in uno elegantissima, che si presentava ai loro sguardi.

Il bellissimo ponte, tutto in ferro, giace all'altezza di 16 metri dall'alveo del torrente Cellina; le sue estremità poggiano su due spalle formate dalle roccie delle medesime montagne, che sorgono sulle sponde del torrente; ed è sostenuto da un arco gigante, che misura ben 83 metri di corda, ed ha in larghezza tre metri circa di luce libera.

E l'ammirazione cresce al pensiero che tale lavoro segna un notevole progresso nell'industria ferriera; chè, se non mi appongo male, è questo il primo ponte in ferro di dimensioni sì ardite, ad un solo arco di 83 metri di corda.

Bravo il Comune di Montereale-Cellina, e brava la Casa Tardy, Galopin-Süe e Jacob di Savona, che eseguì a meraviglia il lodato progetto dell'ing. Richard!

Il nuovo ponte mette in comunicazione diretta il paese di Montereale coi paesi della montagna opposta, Barcis, Claut, Andreis ed altri. Ora si provvederà alla costruzione delle strade carrozzabili, chè fino a qui non si accede al ponte che per piccole viuzze pedonabili appena. *Il ponte* stesso, a sentire il desiderio e l'idea di *molti, dovrebbe* poi servire anche per la comunicazione di Maniago con Montereale e Pordenone.

**Casse postali di risparmio.** — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il seguente avviso:

Dovendo avere effetto, col 1° ottobre p. v., il R. Decreto in data del 28 agosto u. s., n. 4497 (serie seconda), che introdusse due importanti innovazioni nel servizio delle Casse postali di risparmio, si rende noto al pubblico quanto segue:

*A*) Col giorno dianzi accennato cesserà l'obbligo pei depositanti di apporre la propria firma sopra un vaglia postale nell'atto di ciascun deposito; la quale prescrizione riusciva incomoda, soprattutto alle persone analfabete, cui occorreva il concorso di testimonii per far convalidare il proprio segno di croce;

*B*) I titolari di libretti, che sieno ad un tempo intestatarii di rendite nominative del Debito pubblico, e che dimorino fuori dei capoluoghi di provincia, potranno valersi della Amministrazione delle poste per far riscuotere gli interessi semestrali sui propri certificati, purchè cotali interessi sieno liberamente pagabili agli esibitori dei certificati medesimi, ed a condizione che le somme sieno inscritte sui loro libretti come depositi ordinarii, nei limiti fissati dall'art. 4 della legge del 27 maggio 1875, n. 2779 (serie seconda).

L'agevolezza è per ora ristretta ai certificati del Consolidato al 3 od al 5 0[0], che non eccedano L. 200 di rendita annuale.

Chi voglia profittarne dovrà presentare di volta in volta all'Ufficio postale del luogo di sua residenza il proprio libretto ed i propri certificati, che abbiano rate d'interesse scadute o d'imminente scadenza, ritirandone ricevuta.

L'Uffizio di posta manderà i titoli alla Direzione postale della provincia dove gl'interessi sieno esigibili. Essa riscuoterà gli interessi dovuti, li convertirà in un deposito, e farà subito restituire libretti e certificati al loro titolare.

Questi rimarrà poi libero di lasciare la relativa somma in deposito nelle Casse postali, o di ritrarla in tutto od in parte, come un rimborso ordinario.

**Convenzioni postali marittime.** — Leggiamo nel *Diritto*:

Oggi 20, il Ministro dei lavori pubblici ha stabilito preliminarmente col comm. Rubattino le basi di una Convenzione, in forza della quale, colla prima settimana di ottobre, le corse dei piroscafi si prolungherebbero da Alessandria d'Egitto fino a Larnaca (Cipro), toccando Porto Said, Jaffa e Beyrouth, che tuttavia conservano le traccie e le tradizioni della nostra non molto remota potenza di espansione. Volendo riserbare al Parlamento intera libertà di approvazione o di rigetto, l'on. Ministro ha posto per condizione che i viaggi settimanali a tutto dicembre siano fatti, in ogni caso, gratuitamente, non ostante la pattuita diminuzione sulla sovvenzione per la Lega marittima attualmente in vigore.

**Società industriali ed Istituti di credito** — Con R. Decreto del 17 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corr.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Savona, col titolo di *Banca di Savona*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 10 marzo 1872, portando quel capitale da 5 milioni di lire, diviso in 20,000 azioni da L. 250 ciascuna, a 2 milioni, divisi in 8000 azioni pure da L. 250; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

**Concorso d'arte.** — Il Comitato d'arte ed esecutivo per la erezione di un monumento a Vittorio Emanuele in Verona ha pubblicato un programma di concorso per una statua equestre in bronzo dell'altezza di non meno di metri 4, e destinando al modellamento, alla fusione ed al trasporto sul luogo del gruppo stesso la somma di L. 70,000.

L'innalzamento della statua, il piedestallo e tutto ciò che vi si riferisce, resta a carico del Comitato.

Il monumento dev'essere eretto sulla piazza Vittorio Emanuele.

I concorrenti devono pel 31 dicembre p. v. far pervenire al Comitato in Verona, franco di ogni spesa di trasporto, un bozzetto dell'intero monumento, la cui altezza dovrà stare a quella del monumento come uno a cinque.

Per ulteriori dati esclusivamente rivolgersi al Comitato stesso in Verona, che ha la sua sede nel palazzo municipale.

**Esposizione universale di Parigi.** — Si può fin d'ora, dice la *Semaine financière*, cominciare a fare un conto approssimativo dei risultati finanziarii dell'Esposizione. I prodotti oggidì raggiungono quasi i 9 milioni, non compreso l'ammontare delle carte d'abbonamento. Per poco che il movimento progressivo, segnalato dal principio di settembre, continui, è probabile che si giungerà al termine dell'impresa con un'entrata totale di circa 13 milioni. A questi 13 milioni, per istabilire il bilancio dei prodotti, bisogna aggiungere:

| | |
|---|---|
| Per sovvenzione della Città di Parigi . Fr. | 6,000,000 |
| Rivendita dei materiali del Campo di Marte » | 7,000,000 |
| Riscatto del Trocadero per parte della Città » | 3,000,000 |
| Canoni dei Cafés-restaurants . . . . . » | 4,000,000 |
| Prodotto dei concerti del Trocadero . . » | 1,000,000 |
| Totale Fr. | 21,000,000 |
| Entrata » | 13,000,000 |
| Il prodotto generale sale quindi a . . . Fr. | 34,000,000 |

Le spese d'ogni natura ammontano a 45 milioni di fr., per cui la differenza tra i prodotti e le spese risulterebbe di 11 milioni. Non abbiamo poi bisogno di segnalare i beneficii considerevoli che ha realizzato il Tesoro sotto forma di aumento in tutti i cespiti d'imposta.

**Il Congresso internazionale sulla proprietà industriale**, che fu tenuto testè a Parigi e che si occupò delle privative industriali, dei marchii, distintivi, disegni e modelli di fabbrica, ha posto fine ai suoi lavori, tendenti ad accostare le legislazioni dei diversi paesi ad un tipo uniforme. Nell'ultima sua adunanza fu nominata una Commissione permanente, incaricata di adoperarsi a questo fine nei varii Stati. A formare siffatta Commissione furono chiamati i componenti il seggio presidenziale dei Congresso, e quindi anche il deputato Torrigiani, uno dei vice-presidenti, ed inoltre, fra altri membri del Congresso medesimo, l'altro delegato del Governo italiano, cav. Romanelli, che aveva proposto la nomina della detta Commissione.

Questa Commissione permanente terrà alcune sedute nei prossimi giorni per intendersi sul modo di operare.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei titoli ferroviarii riescì, anche nella scorsa settimana, poco importante, e, come al solito, non per colpa dei titoli stessi. Le Azioni della Società delle Meridionali ebbero il prezzo di 341 a 340; le Obbligazioni, ben ferme a principio a 256.75, si mostrarono deboli dippoi, e si trattarono a stento a 256. Col 1° ottobre prossimo venturo sarà pagata la cedola relativa di L. 7.50, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile, ed alla stessa epoca verrà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite nell'11ª estrazione avvenuta il 15 maggio prossimo passato, al loro valore nominale.

I Boni Meridionali invariati a 569.75. Le Sarde, della serie A, vennero negoziate a 256.75 e 256.50; quelle della serie B, a 253.25 e 253.50. La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde paga, dal 1° al 15 ottobre prossimo venturo, la cedola interessi sulle Azioni a L. 6.35 in oro nette da tasse — Le Pontebbane a 387.50. — L'Alta Italia ferme a 265.75 e 266.

La Borsa di Parigi trattò le Lombarde al prezzo di 162 circa; le Obbligazioni relative a 244; le Vittorio Emanuele a 250 e 245; le Azioni Ferrovie Romane a 73 e 74; le Obbligazioni a 265 e 264. Dal 1° ottobre prossimo venturo avrà luogo il pagamento della cedola interessi in L. 6.51 in oro nette da tasse, sulle Obbligazioni Vittorio Emanuele.

## CONVOCAZIONI

**La Tirrena - Società d'industrie marittime** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 1° ottobre p. v. in Castellammare di Stabia (sede sociale), per deliberare sull'ordine del giorno già pubblicato.

**Società vetraria Veneta-Trentina in Milano** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 ottobre p. v. in Milano (via A. Manzoni, casa Vogel e C.), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione sull'esercizio dal 1° luglio 1877 al 30 giugno 1878 e relativo bilancio, il rapporto dei revisori sul bilancio medesimo e conseguenti deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori cessanti.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società ferroviaria del Gottardo** — Dal 30 corrente si pagheranno gli interessi semestrali scadenti alla detta epoca, in L. 25 in oro per ogni Obbligazione, presso le sedi della Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno.

**Società Rubattino e C. — Compagnia di navigazione a vapore in Genova** — Dal 30 corrente si pagherà la cedola pel trimestre d'interessi scadente in detto giorno, in L. 15 in oro per le Obbligazioni create in oro, ed in L. 15 in moneta legale italiana per quelle create in tale moneta. I pagamenti presso le Società e Casse autorizzate.

**Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde** — Dal 1° a tutto il 15 ottobre p. v., si pagherà la cedola N. 15 delle Obbligazioni serie *A*, in L. 6.35 in oro, nette da tasse, presso le Banche e Ditte autorizzate; dal 16 ottobre in poi, esclusivamente in Torino presso la Ditta bancaria U. Geisser e Comp.

**Società anonima per la illuminazione a gas della città di Novara** — Dal 1° ottobre p. v., presso il cassiere della Società Ant. Ranza, si pagheranno gli interessi del semestre in L. 10 per azione.

## Avvisi d'Asta

Il 2 ottobre p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina per Nicosia, compreso tra Salicà e l'abitato di S. Antonio, della lunghezza di m. 5900, colla costruzione di un ponte in muratura a 13 arcate sul torrente Termini, in diminuzione della somma di 342,513.64, così ridotta in seguito al precedente ribasso. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto del compimento del traforo del Colle di Tenda e relative strade di accesso, per la presunta somma di L. 1,939,076. Lavori da eseguire entro il 31 dicembre 1881. Deposito interinale L. 100 mila, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200 mila, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Catania, si terrà un'asta per la costruzione a basolato lavico della strada a nord della piazza dei Martiri, per il presunto importo di L. 41,475.01. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito lire 4000 in biglietti di Banca o rendita D. P., oltre un socio solvibile e beneviso al Municipio.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Messina, che da Torre del Faro giunge a Divieto, alla fiumara dei Corsari, in diminuzione della somma di L. 160,177.35, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 5 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto di muro di sponda per nuovi approdi ed altri lavori al porto di Messina, per la presunta complessiva somma di L. 442,253. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000, id.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Tricarico a Corleto, compreso tra il fiume Basento e l'abitato di Castelmezzano, della lunghezza di m. 9802.54, per la presunta somma di L. 335,600. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000, idem.

— L'8 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Belluno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Cordevole a Bribano e dell'argine-strada del torrente stesso lungo la strada nazionale Bellunese, per la presunta somma di L. 130,245. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva L. 835 di rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Comando del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della caserma di S. Bernardino in Aquila, per l'importo di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale lire 2000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

33ª Settimana. — *Dal* 13 *al* 19 *agosto* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| **Rete Adriatica e Tirrena** | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 478,516.13 | 330.92 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 479,941.11 | 331.91 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 | » | — 1,424.98 | — 99 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 12,371,511.01 | 8,555.68 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 13,770,469.30 | 9,523.15 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 | » | —1,398,958.29 | — 967.47 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 170,439.10 | 148.60 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 159,501.76 | 141.15 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 | + 17.— | + 10,937.34 | + 7.45 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144.48 | 4,530,237.23 | 3,958.34 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,088.71 | 4,375,869.30 | 4,019.32 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 | + 55.77 | + 154,367.93 | — 60.98 |

## Strade Ferrate Romane

27ª Settimana — *Dal* 6 *al* 13 *luglio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. | 1,657 | 533,793.03 | 16,797.30 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 503,146.66 | 15,938.50 |
| Differenza in più | — | 30,646.37 | 858.80 |
| Differenza in meno | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 luglio 1878 | 1,650 | 13,832,225.83 | 16,189.70 |
| Periodo corr. 1877 | 1,646 | 14,899,522.76 | 17,481.27 |
| Aumento | — | — | — |
| Diminuzione | — | 1,067,296.93 | 1,291.57 |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.[illegible] |
| Mese corrispondente 1877 | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.[illegible] |
| Differenza nel 1877 in più | » | 1,253.23 | 4,940.9[illegible] |
| Differenza nel 1877 in meno | 776.77 | » | » |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a *Firenze* | presso | la Cassa Centrale in | L. it. | 6.46 |
| » *Ancona* | » | id. dell'Esercizio | » | 6.46 |
| » *Napoli* | » | id. Succursale id. | » | 6.46 |
| » *Palermo* | » | i signori I. e V. Florio | » | 6.46 |
| » *Livorno* | » | la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di) | » | 6.46 |
| » *Genova* | » | Cassa Generale | » | 6.46 |
| » *Torino* | » | Società Generale di Credito Mobiliare Italiano | » | 6.46 |
| » *Roma* | » | id. id. | » | 6.46 |
| » *Milano* | » | il signor Giulio Belinzaghi | » | 6.46 |
| » *Venezia* | » | i signori Jacob Levi e Figli | » | 6.46 |
| » *Ginevra* | » | i signori Bonna e C. | Fr. | 6.46 |
| » *Parigi* | » | la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale | » | 6 46 |
| » *Bruxelles* | » | la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi | » | 6.46 |
| » *Berlino* | » | il sig. Meyer Cohn | » | 6.46 |
| » *Francoforte s[m* | » | il sig. B. H. Goldschmidt | » | 6.46 |
| » *Amsterdam* | » | il sig. Joseph Cahen | Fior. | 3.03.5 |
| » *Londra* | » | i sigg. Baring Brothers e C. | L. st. | 0.5.2 |

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 11ª estrazione, avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

*Firenze*, 16 *settembre* 1878.

**La Direzione Generale.**

## REVUE BRITANNIQUE

**REVUE INTERNATIONALE**

*Sommaire des matières contenues dans la livraison de septembre 1878:*

**Mœurs parlementaires.** — La Chambre des Lords.

**Ethnologie — Histoire - Linguistique.** — Origine et migrations des Bohémiens.

**Mémoires — Biographie** — Le brave Crillon.

**Contes. — Legendes.** — Contes populaires des pays slaves.

**Annales dramatiques.** — Le congé d'une danseuse sous l'ancien régime.

**Economie politique** — Examen du socialisme.

**Romans.** — La belle harengère (5ᵉ extrait et fin).

Pensées diverses.

**Correspondances de la Revue Britannique.** — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc. etc.*

**Correspondance d'Allemagne** — Situation intellectuelle du peuple allemand — Le sélénographe Klein — L'*Histoire de la connaisance de la terre*, par Peschel. — Le théâtre du faubourg et ses représentations d'été.

**Correspondance d'Amérique.** — Avons-nous peur du socialisme? — Classification des mécontents — Un Californien radical. — Fâcheuse ignorance des questions financières et économiques. — Des prochaines élections congressionelles. — Grant — Fièvre jaune. — Emprunt russe. — Un mot sur les brevets d'invention. — Le Mexique.

**Correspondance d'Orient.** — « Si vous preniez l'Albanie ». — Insurrections des Turcs du Kozan. — Restauration de la race de Salomon en Abyssinie. - Une décoration turque pour les dames. — Hadji-Loya ou de l'influence des chandelles sur les affaires de ce monde. — La palinodie de M. de Bismark. — Prise de possession de l'île de *Socotera* par les Anglais. — Egypte, bruits de protéctorat mixte.

**Correspondance d' Italie.** — Question tunisienne. — La mission de M. Mussi. - Le socialisme agraire et l'émigration en Italie. — Camorra et Maffia. — Socialisme bourgeois. - Ce que c'est qu'un galant-homme — Impopularité de Garibaldi dans les couches rurales du sud de l'Italie — Tyrannie des nouvelles couches sociales.

**Correspondance de Londres.** — Vacances parlementaires. — La Chambre haute et la Chambre basse de Victoria. - Les cueilleurs de houblon. — Expositions universelles — Ivrognes. — Remèdes contre l'ivrognerie. — Livres nouveaux. — Les malheurs d'une emigrante. — La garde nationale de la Cité. — De vrais nègres au théâtre. — L'*Oncle Tom*. — Concerts.

**Chronique scientifique.**

**Chronique et bulletin bibliographique.** — Les vacances — Un calme trompeur. — Les révélations de la presse. — Ère d'apaisement et d'expulsion. — La Société protectrice des animaux. — Le tir de Versailles. — Livres. - Théâtres, etc. etc...

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

## AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 1° ottobre pross., alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un sessennio a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 14 da Torino a Cuorgné per Caselle, compreso fra l'abitato di Caselle e l'incontro della strada provinciale Torino-Cuorgnè per Rivarolo presso Valperga, della lunghezza di metri 22,649 escluse le traversa selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 26,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, seno visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al quinto dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno 8 ottobre prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente ai due quinti dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasso in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 17 settembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 1° ottobre pross., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un sessennio a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 18 da Chivasso ad Ivrea, compreso fra l'abitato delle due Città, della lunghezza di metri 30.632 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 21,500.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al quinto dell' ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno 8 ottobre prossimo a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente ai due quinti dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì* 17 *settembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# TARDY, GALOPIN-SÜE E JACOB

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

## COSTRUZIONI METALLICHE

**con Opificio in SAVONA**

*Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA*

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

## FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
*(Nuovo sistema privilegiato)*

## APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
*(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)*

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA
**installazioni**
PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

**PALI A VITE**

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
**tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro**
**che per sonda d'esplorazione**

**TETTOJE IN FERRO**

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestu, ecc.

GENOVA **Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele** GENOVA

# BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

**Materiali d'Occasione**

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

**DEPOSITI**

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.ᶜᵒ quart S. G. B.

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc. Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, commercianti, imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

# TARDY E BENECH

**SAVONA**

Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

**Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I** (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

**Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.**

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

*Deposito presso* **TARDY e BENECH**, *Torino-Savona-Genova.*

ANNO XI. Mercoledì 2 Ottobre 1878 N.° 40.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Strade ferrate italiane nel 1877 — Le Strade provinciali — Congresso ferroviario a Berna — Congresso degli economisti tedeschi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE STRADE FERRATE ITALIANE

### nel 1877

Come abbiamo annunciato e promesso nel precedente numero, dall'egregio comm. P. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, avendo gentilmente ricevuto un esemplare della sua *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle Strade ferrate italiane per l'anno* 1877, (Roma, tip. eredi Botta), ci accingiamo oggi a darne un esatto ragguaglio ai nostri lettori, come siamo soliti fare per tutte le Relazioni ufficiali consimili.

La presente Relazione, che fa seguito a quella del 1876, dacchè fu adottato di farle annuali, anzichè triennali come erano in passato (*), e che è diretta all'on. Ministro Baccarini, si divide, come le precedenti, in tre parti distinte, cioè:

1° Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato;
2° Costruzioni di ferrovie concesse all'industria privata;
3° Esercizio delle Strade ferrate italiane.

Ma di queste tre parti, noi ci occuperemo anzitutto della 3ª, come abbiamo fatto nelle precedenti rassegne, poichè da essa si desumono i dati generali più interessanti; riservandoci poi l'esame analitico delle altre due parti.

Dal capitolo I della terza parte, intitolato: *Sviluppo, costo e dotazione di materiale mobile delle ferrovie italiane in esercizio*, rilevasi che nel corso dell'anno 1877 vennero aperti all'esercizio 12 nuovi tronchi di ferrovia, della totale lunghezza di chil. 243, così suddivisi:

| | | |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato { Linee riscattate colla Convenzione di Basilea, tronchi 3, . . . . . . . . . . | Chil. | 70 |
| Ferrovie dello Stato { Rete Calabrese, tronchi 5, . . . . . | » | 65 |
| Linee interprovinciali Vicenza-Treviso, Padova-Bassano, tronchi 4, . . . . . . . . | » | 108 |
| Totale | Chil. | 243 |
| Che aggiunti ai . . . . . . . . . | » | 7,947 |
| già in esercizio al 1° gennaio 1877, danno il totale della rete in esercizio al 1° gennaio 1878 in . . . . . . . . . . . . . . . | Chil. | 8,190 |

compresi però i tronchi comuni.

(*) Vedi *Monitore*, N. 41, 42, 43 e 44 del 1877.

Ora, il rapporto della popolazione e della superficie territoriale dello Stato col numero dei chilometri di ferrovie in esercizio al 1° gennaio 1878 risulta come segue:

Rispetto alla popolazione del Regno, secondo l'ultimo censimento del 1871 (26,801,154 abitanti), si avevano chil. 3,056 per ogni 10,000 abitanti, mentre nel 1876 erano invece chil. 2,928; e quindi si ha un aumento di chil. 0,128.

Rispetto alla estensione territoriale, si avevano chil. 2,764 per ogni miriametro quadrato, mentre nel 1876 erano invece chil. 2,682; e quindi si ha un aumento di chil. 0,082.

La situazione generale delle ferrovie italiane al 1° gennaio 1878 è poi riassunta nel relativo prospetto *A*, colla seguente ripartizione tra le diverse reti che le compongono:

| | in esercizio | in costruz. | in progetto | Totale |
|---|---|---|---|---|
| Rete dell'Alta Italia . . . Chil. | 3,531 | 55 | 6 | 3,592 |
| » delle Romane . . . . . » | 1,673 | 24 | » | 1,697 |
| » delle Meridionali . . . . » | 1,454 | » | 193 | 1,647 |
| » delle Calabro-Sicule . . . » | 1,150 | 113 | 89 | 1,352 |
| » delle Sarde . . . . . . » | 198 | 185 | » | 383 |
| Linee diverse . . . . . . . » | 207 | 109 | 366 | 682 |
| Totale complessivo | 8,213 | 486 | 654 | 9,353 |
| Da dedurre per il tronco comune Settimo-Rivarole, ancora a cavalli | 23 | » | » | 23 |
| | 8,190 | 486 | 654 | 9,330 |
| E deducendo pure i tratti comuni in . . . . . . . . . . » | 144 | » | » | 144 |
| Si ha la lunghezza assoluta della rete italiana al 1° gennaio 1878 in . . . . . . . . . . » | 8,046 | 486 | 654 | 9,186 |

La dotazione del materiale mobile in esercizio e in costruzione al 1° gennaio 1878 viene così riassunta nel prospetto *B*, ripartitamente per rete e per serie di veicoli; avvertendo però che tale dotazione si riferisce soltanto alle ferrovie a scartamento ordinario, e quindi non comprende il materiale della ferrovia Torino-Rivoli a scartamento ridotto:

| | Macchine locomotive | Carrozze da viaggiatori | Carri da merci |
|---|---|---|---|
| Rete dell'Alta Italia | 757 (1) | 2,176 | 14,675 |
| » delle Romane | 247 | 850 (2) | 3,769 (3) |
| » delle Meridionali | 226 (4) | 653 | 3,248 (5) |
| » delle Calabro-Sicule | 128 (6) | 501 | 1,546 |
| » Sarde | 17 | 43 (7) | 169 (8) |
| Reti diverse | 19 | 115 (9) | 175 (10) |
| Totale | 1,394 | 4,338 | 23,582 |

Per conoscere poi le quantità e qualità del materiale mobile in esercizio e in costruzione al 31 dicembre 1877 sulle suddette linee, riferiamo le cifre seguenti:

| | In esercizio | In costruzione | Totale |
|---|---|---|---|
| I. *Macchine-locomotive.* | | | |
| A ruote libere | 125 | » | 125 |
| A 4 ruote accoppiate | 681 | 10 | 691 |
| A 6 idem | 462 | 36 | 498 |
| A 8 idem | 80 | » | 80 |
| Totale | 1,348 | 46 | 1,394 |
| II. *Carrozze da viaggiatori* | | | |
| Di lusso e 1ª classe | 564 | 7 | 571 |
| Miste di 1ª e 2ª classe | 528 | » | 528 |
| Di 2ª classe | 909 | » | 909 |
| Miste di 2ª e di 3ª classe | 8 | » | 8 |
| Di 3ª classe | 2,277 | 6 | 2,283 |
| Di 4ª classe e miste a due piani | 38 | 1 | 39 |
| Totale | 4,324 | 14 | 4,338 |
| III. *Carri da merci.* | | | |
| Coperti | 13,149 | 463 | 13,612 |
| Scoperti | 9,641 | » | 9,641 |
| Diversi | 329 | » | 329 |
| Totale | 23,119 | 463 | 23,582 |

Volendo infine conoscere il ragguaglio del materiale mobile per ogni chilometro in esercizio (comprendendo insieme quello in esercizio e quello in costruzione, perchè la proporzione di quest'ultimo riesce insensibile), abbiamo le cifre seguenti:

| | Macchine locomotive | Carrozze da viaggiatori | Carri da merci |
|---|---|---|---|
| Rete dell'Alta Italia | 0,219 | 0.628 | 4,239 |
| » delle Romane | 0,150 | 0,516 | 2,288 |
| » delle Meridionali | 0,155 | 0,450 | 2,240 |
| » delle Calabro-Sicule | 0,115 | 0,451 | 1,394 |
| » delle Sarde | 0,085 | 0,217 | 0,853 |
| Reti diverse | 0,579 | 3,525 | 5,400 |
| Proporzioni complessive | 0,175 | 0,545 | 2,962 |

Il prospetto *C* riassume l'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione delle ferrovie italiane in esercizio al 1° gennaio 1878, sia per conto dello Stato, sia per conto delle Società concessionarie ed esercenti, e noi non possiamo quindi non riprodurlo integralmente:

| INDICAZIONE DELLA RETE | Lunghezza — Chil. | IMPORTO DEI LAVORI DI COSTRUZIONE — parziale per linee Lire C. | medio per chilometro L. C. | complessivo per rete L. C. | medio generale per chil. Lire C. |
|---|---|---|---|---|---|
| *Rete esercitata dalla già Società dell'Alta Italia.* | | | | | |
| Linee riscattate colla Convenzione di Basilea | 1,943 | 610,000,000.— | 313,947.— | | |
| Linee dello Stato (Toscano-Liguri, Savona-Bra, Cairo-Acqui e Novara-Gozzano) | 611 | 261,571,000.— | 428,103.— | 1,027,407,000.— | 297,885,— |
| Linee di cui lo Stato è comproprietario | 419 | 73,444,000.— | 175,188.— | | |
| Linee di Società diverse | 476 | 82,392,000.— | 173,092.— | | |
| *Rete esercitata dalla Società delle Romane.* | | | | | |
| Linee proprie della Società | 1,509 | 436,972,000.— | 289,577.— | | |
| Linea Asciano-Grosseto (costrutta dallo Stato) | 85 | 16,500,000.— | 194,118.— | 458,124,000.— | 279,685.— |
| Linee di Società diverse | 44 | 4,652,000.— | 105,727.— | | |
| *Rete esercitata dalla Società delle Meridionali.* | | | | | |
| Rete Meridionale | 1,443 | 391,630,000.— | 271,400.— | 391,630,000.— | 271,400.— |
| Rete Calabro-Sicula { Linee del primo periodo | 640 | 136,850,000.— | 213,828.— | 274,810,000.— | 241,697.— |
| Rete Calabro-Sicula { Linee del scondo periodo | 497 | 137,960,000.— | 277,585.— | | |
| *Ferrovie esercitate da Società diverse.* | | | | | |
| Ferrovie Sarde | 198 | 39,149,000.— | 197,722.— | 39,149,000.— | 197,722.— |
| Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo | 32 | 3,670,000.— | 114,687.— | 3,670,000.— | 114,687.— |
| Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio | 30 | 3,500,000.— | 116,667.— | 3,500,000.— | 116,667.— |
| Ferrovie { Vicenza-Treviso / Padova-Bassano | 61 / 46 | 11,600,000.— | 108,411.— | 11,600,000.— | 108,411.— |
| Ferrovia Torino-Rivoli (a scartamento ridotto) | 12 | 489,200.— | 40,787.— | 489,200.— | 40,787.— |
| Totali e medie | 8,046 | ...... | ..... | 2,210,379,200.— | 274,718.— |

(1) Comprese 22 in costruzione. — (2) 7 idem. — (3) 200 id. — (4) 12 id. — (5) 260 id. — (6) 12 id. — (7) 1 id. — (8) 1 id. — (9) 6 id. — (10) 2 id.

Però nel conto delle ferrovie Calabro-Sicule, tanto del 1°, quanto del 2° periodo, è compreso il solo ammontare dei lavori eseguiti a tutto il 1877 per le tratte che a quell'epoca si trovavano in esercizio; e non v'entrano quindi le spese approvate od in corso di approvazione pei lavori di compimento e consolidamento, i quali saranno cagione di sensibile aumento nelle somme sovraindicate.

In quanto all'importo totale del materiale di dotazione delle suddette reti, dallo stesso prospetto *C* risulta in complesso di L. 239,346,700, con una media chilometrica di L. 29,747. E queste somme trovansi così ripartite:

| | IMPORTO complessivo per rete | IMPORTO medio per chilometro |
|---|---|---|
| Rete dell'Alta Italia | 141,896,800 | 41,141 |
| » delle Romane | 35,094,000 | 21,425 |
| » delle Meridionali | 34,483,000 | 23,897 |
| » delle Calabro-Sicule | 22,292,000 | 19,606 |
| » delle Sarde | 1,881,000 | 9,500 |
| Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo | 1,148,000 | 35,875 |
| » Vicenza-Thiene-Schio. | 600,000 | 20,000 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | 1,700,000 | 15,888 |
| » Torino-Rivoli (scartamento ridotto) | 251,900 | 20,992 |
| Totale generale e medio | 239,346,700 | 29,747 |
| A cui aggiungendo il costo delle costruzioni suindicate in | 2,210,379,200 | 274,718 |
| Si ha l'importo complessivo per costruzioni e materiale a tutto il 1877 in | 2,449,725,900 | 304,465 |

mentre a tutto il 1876 si aveva la spesa complessiva di L. 2,392,131,300, colla media chilometrica di L. 306,526.

*(Continua).*

## LE STRADE PROVINCIALI

L'on. Baccarini, Ministro dei lavori pubblici, ha diretto le seguenti circolari ai Prefetti del regno:

Roma, addì 25 settembre 1878.

L'esecuzione della legge 30 maggio 1875 *per la costruzione di strade nelle provincie più deficienti di viabilità* procede regolarmente, con svolgimento adeguato alla misura degli stanziamenti di fondi attribuiti ai bilanci di questo Ministero.

Vive ed insistenti raccomandazioni mi sono però state fatte in Parlamento e fuori, perchè io procuri di poter dare a quelle strade un più largo sviluppo, e specialmente perchè si dia principio a taluna di esse, od a qualche speciale tronco, di cui si segnala l'importanza eccezionale.

Alle formali interpellanze che io ebbi sull'argomento, come alle interrogazioni rivoltemi in occasione della discussione del bilancio definitivo pel 1878 alla Camera, io ho risposto che, per la legge esistente e per gl'impegni assunti nella misura di nuovi fondi da essa assegnati, non mi era dato di assumerne dei nuovi, forse fin oltre la prima metà del 1879; aggiungendo promessa di studiare se si potesse pensare a chiedere al Parlamento un aumento di fondi pel corrispondente capitolo di bilancio e pel venturo esercizio, e di esaminare se si potesse trarre partito delle offerte delle Provincie, le quali per le nuove strade di serie hanno già stanziati fondi o hanno fondi giacenti.

Gli studii che feci a mantenimento di quella promessa mi hanno persuaso che la economia generale del bilancio non consentirebbe un aumento di competenza pel 1879 per quelle strade. Io ho potuto persuadermi per contro, che colla relativa larghezza degli stanziamenti attribuiti al 1880 e 1881, basterebbe che pei tronchi di cui i progetti sono pronti per l'appalto o prossimi ad esserlo, e rivestono speciali caratteri di urgenza, le Provincie rispettive anticipassero entro il 1879 la quota corrispondente a loro carico, perchè buona parte, e forse tutti i maggiori bisogni che mi furono segnalati, potessero essere soddisfatti.

L'anticipazione della quota provinciale, la quale è di un quarto della spesa per le strade di prima serie e di metà per quelle di seconda serie, è senza dubbio un carico maggiore che le Provincie assumerebbero; poichè, secondo la legge esistente, quelle quote dovrebbero essere versate in quattordici annuità eguali, a partire dal principiarsi dei lavori. Il beneficio però di un'anticipazione di codesti lavori sui limiti di tempo corrispondenti alla distribuzione dei mezzi fissata dalla legge, e l'impegno che ne risulterebbe per la continuazione delle strade che si incominciassero, possono considerarsi come un compenso non impari del sacrificio che le Provincie fossero per fare. Codeste anticipazioni, del resto, verrebbero conteggiate a favore delle Provincie, che non pagherebbero ulteriori quote annuali, sino a totale rivalsa delle anticipazioni medesime.

Perchè io possa in tempo opportuno proporre al Parlamento il provvedimento legislativo necessario, occorre che mi sia noto, entro la prima quindicina di novembre almeno, quali provincie assumono impegno di anticipare entro il primo semestre del 1879 la loro quota e per quali tronchi.

Vorrà per conseguenza ella, signor Prefetto, procurare che codesto Consiglio provinciale deliberi sull'argomento, entro il limite di tempo sovra indicato, colla scorta del quadro alligato, in cui si indicano le classificazioni di precedenza già attribuite dallo stesso Consiglio alle strade di serie in codesta provincia, i tronchi di cui i progetti sono pronti o prossimi ad esserlo; l'ammontare rispettivo; l'epoca già determinabile o probabile in cui si potrebbe bandir l'appalto, ove si avesse l'anticipazione e il Parlamento accogliesse il disegno di legge corrispondente.

Voglia ella intanto segnar ricevuta della presente.

*Il Ministro* A. BACCARINI.

Roma, addì 26 settembre 1878.

Perchè io possa in tempo opportuno farmi un concetto del carattere e dell'estensione complessiva delle proposte che le rappresentanze provinciali saranno per formulare in risposta all'invito loro rivolto con circolare 22 luglio ultimo circa i provvedimenti relativi al completamento della rete delle strade provinciali, occorrerebbe che quelle proposte mi pervenissero tutte almeno entro il mese di ottobre prossimo. Poche sono le Provincie che finora hanno risposto, nè so se altre siano in grado di ciò fare prossimamente.

Io la prego quindi, signor Prefetto, a voler procurare che codesto Consiglio provinciale deliberi sull'argomento, ove già non abbia deliberato; e le sarò singolarmente tenuto, se mi potrà fornire gli elementi domandati colla ricordata circolare 22 luglio entro il limite di tempo che ho sspra accennato.

*Il Ministro* A. BACCARINI.

A questo proposito riferiamo dall'*Economista* i seguenti dati statistici desunti da pubblicazioni officiali per constatare le condizioni attuali della viabilità provinciale nelle varie provincie e regioni d'Italia:

Stando agli elenchi approvati e rettificati al primo dell'anno corrente, la viabilità provinciale sarebbe per tutto il Regno rappresentata da 1187 strade differenti, aventi nel complesso la lunghezza di chilometri 31,138, dei quali 25,114 costruiti, 1554 in costruzione, e 4670 allo stato di semplice progetto. Le strade provinciali regolarmente mantenute ragguagliano a 24,854 chilometri. Se si ricerca in qual proporzione sieno, per ogni compartimento del Regno, le strade provinciali costrutte di fronte alla popolazione ed alla superficie percorsa, si ottengono i seguenti dati:

| | | Strade costrutte | | per 1000 abitanti | per chil. quadrato |
|---|---|---|---|---|---|
| Piemonte | Chil. | 2,461 | Met. | 784 | 81 |
| Liguria | » | 551 | » | 630 | 108 |
| Lombardia | » | 2,769 | » | 755 | 115 |
| Veneto | » | 1,513 | » | 523 | 61 |
| Emilia | » | 2,420 | » | 1,103 | 116 |
| Marche | » | 1,376 | » | 1,447 | 139 |
| Toscana | » | 3,546 | » | 1,610 | 146 |
| Umbria | » | 1,063 | » | 1,875 | 110 |
| Lazio | » | 1,105 | » | 1,306 | 92 |
| Abruzzi | » | 938 | » | 713 | 54 |
| Campania | » | 2,071 | » | 728 | 114 |
| Puglie | » | 1,798 | » | 1,205 | 81 |
| Basilicata | » | 240 | » | 460 | 22 |
| Calabrie | » | 399 | » | 322 | 23 |
| Sicilia | » | 2,422 | » | 872 | 81 |
| Sardegna | » | 502 | » | 763 | 26 |
| Totali | Chil. | 25,114 | Met. | 895 | 84 |

La mancanza di strade provinciali si verifica, più che in altre, nelle provincie meridionali, alle quali appartengono per la massima parte i sopraramentati 4670 chilometri di vie provinciali da costruirsi di pianta. Nelle Calabrie, Basilicata ed Abruzzi, le strade provinciali sistemate non rappresentano neppure il terzo di quelle che dovrebbero esservi, a forma degli elenchi relativi. Ecco, per ogni singolo compartimento, la estensione chilometrica delle strade provinciali da costruirsi:

| | | |
|---|---|---|
| Piemonte | Chil. | — |
| Liguria | » | — |
| Lombardia | » | 82 |
| Venezia | » | 54 |
| Emilia | » | 107 |
| Marche | » | 19 |
| Toscana | » | 132 |
| Umbria | » | 113 |
| Lazio | » | 7 |
| Abruzzi | » | 1,059 |
| Campania | » | 496 |
| Puglie | » | 64 |
| Basilicata | » | 598 |
| Calabria | » | 971 |
| Sicilia | » | 598 |
| Sardegna | » | 369 |
| Totale | Chil. | 4,669 |

La spesa di manutenzione delle vie provinciali è nel complesso di L, 12,895,699.00, ragguagliante in media a L. 518.74 per chilometro. È notevole però quanto sia differente da un luogo all'altro questa spesa. Mentre per le vie provinciali di Napoli è di L. 1779.00 a chilometro, per quelle della provincia di Sondrio arriva solo a L. 154! Le spese di manutenzione nella Liguria ed in Piemonte sono il triplo di quelle occorrenti nelle Marche e nella Basilicata.

Per le spese di manutenzione delle loro vie, e per indennizzarsi delle spese di costruzione, le Provincie potrebbero instituire speciali pedaggi, a forma dell'art. 172 della legge comunale e provinciale. Però poco si servono quelle Amministrazioni di questo reddito speciale, preferendo supplire alle spese stradali con le sovrimposte sulla fondiaria. Nel 1877 non si contavano che 18 Provincie che si servivano di questo cespite speciale di rendita, ricavandone in tutto L. 528,000, di cui L. 274,000 appartengono alla sola provincia di Girgenti.

## CONGRESSO FERROVIARIO A BERNA

In relazione a quanto abbiamo annunciato sull'apertura di questo Congresso, ed in riserva di riferirne i risultati, crediamo opportuno dare frattanto l'elenco dei membri dei singoli paesi, presenti al Congresso medesimo:

*Presidente.*

Prof. Brachelli, direttore della Statistica austriaca (Vienna).

*Vice-Presidenti.*

Bodio prof. Luigi, direttore della Statistica italiana (Roma).

Luigi Perl, funzionario superiore della Grande Società delle Ferrovie Russe (Pietroburgo).

*Membri.*

Carlo Baum, ingegnere di ponti e strade, capo dell'esercizio della Ferrovia di Maine et Loire (Parigi).

Comm. Felice Biglia, ispettore del Genio civile e ispettore delle Strade Ferrate (Roma).

J. Bloch, presidente della Società russa della ferrovia sud-ovest (Pietroburgo).

Dott. Gerstner, consigliere intimo di Governo, membro dell'Ufficio imperiale delle ferrovie germaniche (Berlino).

Barone van der Goes, direttore delle Ferrovie dello Stato nei Paesi Bassi (Utrecht).

Numa Droz, consigliere federale svizzero, capo del Dipartimento dell'interno a Berna (presidente onorario della Commissione).

De Hocheder, direttore generale delle vie di comunicazione in Baviera (Monaco).

Giulio Janssens, direttore delle Ferrovie dello Stato in Belgio (Bruxelles).

Edoardo Mannheimer, ispettore superiore della Südbahn (Vienna).

Dott. de Sochor, direttore della Ferrovia Carlo-Luigi (Vienna).

Dott. J. Uytwerf Sterling, membro della Direzione della Ferrovia del Reno in Olanda (Utrecht).

Systermans, capo-divisione nel Ministero dei lavori pubblici in Francia (Parigi).

Ulbricht, capo dell'Ufficio statistico delle Ferrovie dello Stato in Sassonia (Dresda).

A. de Wendrich, capitano del Genio, direttore dell'esercizio delle Ferrovie del Baltico in Russia (Beval).

*Delegati del Dipartimento federale svizzero delle Ferrovie e del commercio:*

G. Koller, ispettore della Ferrovia del Gottardo.

Hess, capo dell'Uffici statistico del Dipartimento federale suddetto.

*Delegati delle Ferrovie svizzere:*

Heusler, capo dell'Ufficio statistico della Ferrovia Centrale Svizzera.

Spyri, capo dell'Ufficio statistico della Ferrovia Nord-Est.

Scheitlin, capo dell'Ufficio di controllo dell'Unione Svizzera.

*Delegati speciali delle Ferrovie italiane.*

Luigi Bonazzi, ispettore principale, e B. Perucca, ispettore superiore delle Ferrovie dell'Alta Italia (Milano).

Comm. Mari, ingegnere per le Strade Ferrate Romane (Roma).

Cav. Prato, capo dell'Ufficio di controllo delle Ferrovie Meridionali (Ancona).

Comm. Epaminonda Segre, direttore delle Ferrovie Sarde.

*Segretarii.*

Dott. R. Hasenöhrl, segretario del Ministero del commercio (Vienna).

A. Huguenin, ingegnere nel Dipartimento federale delle ferrovie (Berna).

## CONGRESSO DEGLI ECONOMISTI TEDESCHI

I giornali tedeschi ci porgono i ragguagli del Congresso degli Economisti tedeschi, che si è riunito a Posen dal 2 al 5 settembre p. p., e noi crediamo opportuno di offrirne ai nostri lettori i cenni seguenti:

Le questioni all'ordine del giorno del Congresso erano:

1° La politica commerciale, specialmente dal punto di vista dei dazii differenziali e della clausola della nazione più favorita. — Relatori i signori Alessandro Meyer, barone di Kübeck, ed Hertzka.

2° Il miglior modo di operare le inchieste in materia economica. — Signori Alessandro Meyer e C. Braun.

3° La questione delle tariffe ferroviarie. — Signori Eras e Sax.

4° L'imposta sul tabacco ed il monopolio dei tabacchi. — Signori Barth, Philippson, Swieken.

Il Congresso ha lavorato diligentemente, ed alcuni giorni è stato adunato dalle ore 9 fino alle 4. Però non è riuscito a terminare tutto il compito fissato. Nella questione intorno alla politica commerciale, il Congresso dovette limitarsi ad udire la relazione del dott. Alessandro Meyer di Breslavia, che svolse la questione da ogni lato, e si distinse per la sua stretta obbiettività; e dietro mozione del barone Kübeck (Vienna), di Max Weigert (Berlino) ed Otto Wolff (Stettino), approvò pienamente la politica commerciale che la maggioranza del Congresso ha costantemente propugnato da venti anni a questa parte. Quella mozione si pronunzia in favore del mantenimento e dello sviluppo del sistema esistente dei trattati di commercio colla clausola della nazione più favorita; e condanna i dazii differenziali, che, dannosissimi alla generalità, profittano soltanto ad alcuni interessi particolari, così all'interno come all'estero, e la cui applicazione si fa sempre più difficile col grande sviluppo dei mezzi di trasporto.

La parte più splendida del Congresso fu quella in cui si agitarono le discussioni sulle tariffe ferroviarie, e specialmente sulle tariffe differenziali; e in questa discussione emerse specialmente la relazione del dott. Sax, che esaminò da ogni lato questa materia difficile. Egli si pronunciò in favore di ciò che chiamò la legge di reazione (*Rückwirkungsgesetz*), cioè che per una più breve distanza non debba esservi, sulla medesima linea, una tariffa inferiore che per una distanza maggiore. Il Sax ammette però delle eccezioni, nel caso di concorrenza dei mezzi di trasporto per acqua, oppure dei mezzi di comunicazione esteri. Relativamente a questi ultimi, raccomanda il sistema delle Convenzioni internazionali.

L'impedimento frapposto all'introduzione od al transito di prodotti esteri, alterando il rapporto del consumo e del prezzo mediante una tariffa superiore per le merci provenienti dall'estero, fu rigettato recisamente. In questa occasione furono pure sottoposti ad un severo giudizio e ad una acerba critica gli strani errori economici, accolti dalla settima riunione della Società forestale di Dresda, la quale si è agitata, perchè, in opposizione ai trattati di commercio esistenti, fosse introdotto un dazio proibitivo sul legname da costruzione non tedesco e sulle scorze di quercia adoperate per la concia delle pelli.

La mozione del dott. Sax, a cui si contrapponeva una di Otto Wolff e di Ehlers di Danzica, i quali volevano fosse rilasciata alle Amministrazioni ferroviarie la più ampia libertà nella determinazione delle tariffe, fu approvata dal Congresso; preferendola anco alla proposta del Kannemann, che, dal punto di vista degli interessi dell'Ungheria, chiedeva fossero imposte le più grandi limitazioni all'applicazione di tariffe differenziali.

Alla mozione del dott. Sax fu, per altro, approvata una aggiunta proposta dal Marcus di Brema, con cui si richiede che venga regolata e determinata per legge l'ingerenza governativa sopra le Società ferroviarie (da sostituirsi all'arbitrio burocratico), e che l'esercizio del diritto di controllo si eserciti da una Autorità speciale ed indipendente (invece che dal Ministro del commercio, il quale in proprio, con le ferrovie dello Stato, fa ad esse concorrenza).

La discussione intorno all'imposta sul tabacco ed al monopolio del tabacco, nella quale si distinsero per un ricco materiale e per l'acume critico le esposizioni del dottor Barth di Brema e Philippson di Berlino, terminò con una deliberazione, che condanna l'introduzione del monopolio del tabacco in Germania, come inconciliabile colla condizione economica del paese; ma ammette che lo Stato, in caso di bisogno per aumentare le sue rendite, possa tassare il consumo del tabacco.

Finalmente fu discusso l'uso, introdotto da alcuni anni in Germania, delle inchieste nelle questioni economiche. La condotta tenuta fin qui in simili occasioni fu soggetto di vive obbiezioni. Fu accettata all'unanimità la mozione formulata dal relatore Braun, che limita le inchieste alle circostanze di fatto che la statistica non può provare; che vuole delle garanzie nella nomina delle Commissioni, nella scelta dei testimonii e nel modo d'interrogare i medesimi, ecc.; cose tutte che, essendo trascurate al presente, inducono il proponente a negare ai risultati delle inchieste un'influenza decisiva sulla legislazione.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 1 ottobre.

La Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie è adunque convocata per il giorno 7 del corrente ottobre, stando almeno alle ultime notizie apparse sul *Diritto* dell'altra sera, e che si hanno sempre in considerazione di comunicati officiosi; d'altronde, il *Diritto*, che è stato il primo proponente ed il più costante e convinto fautore dell'inchiesta, merita bene legittimamente di esserne il massimo organo.

L'onore della presidenza sembra sia stato finalmente accettato dall'egregio senatore Jacini; ed il mio *sembra* non lo adopero a caso, per modo di dire, ma bensì perchè ho fondata ragione di credere che la notizia della accettazione non sia stata direttamente partecipata a chi avrebbe pure dovuto saperne qualcosa in Roma.

E dove poi la Commissione terrà le proprie sedute? Non è ancora risolta la famosa e incredibile questione del locale. Le porte del tempio di Montecitorio rimarranno chiuse per lei, non essendo stato tolto l'ingiustificabile *veto*; ed altresì parecchi Ministeri rifiutarono sinora la chiesta ospitalità, allegando il difetto di un locale conveniente. Di maniera che vi è tutta la probabilità che la Commissione debba ricoverarsi in un palazzo privato, colla spesa di parecchie migliaia di lire, e con iscandalo del pubblico, il quale non saprebbe darsi ragione del fatto indecoroso, sapendosi il lusso di sale che quasi ogni dicastero ha in Roma.

Comunque, la reietta Commissione metterà pure stanza in qualche angolo d'uno dei sette colli, e darà un vigoroso impulso ai propri lavori, cosa in realtà molto urgente.

E, dacchè la redazione del quistionario formerà uno dei principali soggetti delle discussioni della Giunta; dacchè sta nello spirito della inchiesta che il gran pubblico vi porti il contributo, non soltanto delle proprie informazioni, ma anche delle proprie idee, io mi permetterei di chiamare l'attenzione degli onorevoli Commissarii sopra due interessantissimi punti dell'arduo problema ferroviario, rimasti nell'ombra sinora, ch'io sappia, o tutt'al più nella penombra, ad onta degli innumerevoli studii compiutisi intorno alle ferrovie. Intendo accennare ai rapporti tra le strade ferrate ed il commercio, tra quelle e le proprietà dalle medesime intersecate. Quante sono le cause giudiziarie terminate o *sub judice* tra le Società di costruzione, di esercizio, ed i privati? Quale il numero delle

vinte, quale delle perdute, e da chi? Quale la natura delle liti, e quale fu il loro procedimento? Quante vennero abbandonate dai privati per istanchezza o per mezzi difettivi? In quante liti le Società sono convenute, o viceversa? Le Cancellerie dei Tribunali e delle Corti potrebbero essere perfettamente poste a disposizione della Commissione d'inchiesta, e le non difficili indagini mi sembra tornerebbero preziosissime, nè vorrei trascurato lo studio intorno alla moralità delle cause. Forse io, coi miei modesti suggerimenti, non avrò fatto che portare cavoli a Legnaia, come si suol dire in Toscana, perchè i più competenti membri della Commissione vi avranno già pensato, ripensato e provveduto; in tal caso, mi si terrà soltanto conto della bontà dell'intendimento, e sarà per me il più lusinghiero dei compensi. —

Si rammarica frequentemente e da assai tempo la mancanza di notizie statistiche sulle industrie italiane.

Gl'ingegneri del Corpo Reale delle miniere raccolgono e pubblicano estesi ragguagli intorno alle cave, alle miniere, alle fornaci ed agli Stabilimenti metallurgici e meccanici; ma, a parte che ciò non avviene se non di cinque in cinque anni, intervallo di tempo troppo lungo, non fu mai sinora possibile di compiere una statistica sulle altre nostre maggiori industrie. È giustizia il ricordare che l'inchiesta industriale valse anche a diradare di molto le tenebre sopra questa materia; ma, intenta principalmente ad attingere notizie generali, essa non ha potuto fornire i numeri, dei quali è lamentata la mancanza. A colmare almeno in parte siffatta lacuna provvide, con lungo studio e grande amore, il comm. V. Ellena, ispettore generale delle gabelle e già Direttore del commercio, pubblicando testè un volume di *Notizie statistiche sopra alcune industrie*: « un primo tentativo », come modestamente lo chiama il reputato autore, a cui non mancherà di certo l'invocato favore degli studiosi. Nè tornerà sgradito, io mi lusingo, ai lettori del *Monitore* l'avere sino da oggi sotto gli occhi alcuni dati intorno agli Stabilimenti industriali esercitati dalle Società ferroviarie.

Ne possedeva 30 la Società dell'Alta Italia, divenuti ora proprietà dello Stato, mossi da una forza complessiva di 285 cavalli a vapore, coll'impiego di 3501 operaj.

La Società delle Meridionali ne ha 9, con 85 cavalli a vapore di forza motrice, e l'impiego di 1297 operaj.

La Società delle Romane ne ha 7, con 145 cavalli a vapore e 1535 operaj.

Finalmente la Società delle Sarde ne ha 2, con 14 cavalli a vapore e 65 operaj. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici a sessioni riunite approvò un progetto per nuovi lavori di ristauro al Palazzo Ducale di Venezia; e le proposte dell'Ufficio del Genio civile della città medesima, intorno al perimetro del Consorzio interessato alle opere idrauliche di 2ª categoria sulla destra del fiume Livenza, colla semplice aggiunta di alcune avvertenze.

La sezione 1ª poi approvò il disegno per la definitiva sistemazione dei locali destinati al servizio dei depositi e delle officine nella Stazione di Messima; il disegno per una nuova travata, di 20 metri di luce, sul ponte Pantano Grande, lungo la linea Taranto-Reggio; tre progetti per opere di difesa e consolidamento nei tronchi ferroviarii Buffaloria-Cosenza e S.ta Caterina-San Cataldo delle linee Calabro-Sicule; e finalmente alcuni progetti per costruzione di strade provinciali.

Dietro domanda presentata dal principe Alessandro Torlonia al Ministero dei lavori pubblici, vennero delegati gli ispettori comm. Barilari e Betocchi a collaudare i lavori del lago Fucino, e riferire intorno alla completa esecuzione di quel prosciugamento: facoltà questa riservata al Governo italiano dall'atto di concessione rinnovato, in sostituzione dell'antico stipulato col Governo borbonico.

La visita verrà eseguita oggi. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

La notizia recata dai giornali, compreso il nostro, circa la nomina definitiva del Consiglio d'amministrazione delle strade ferrate dell'Alta Italia era prematura, ma non inesatta. Crediamo che occorrerà qualche altro giorno prima che il Decreto Reale possa essere officialmente notificato, essendo tuttora pendenti alcune pratiche; e dopo ciò soltanto potrà aver luogo l'insediamento del Consiglio.

---

La Commissione riunitasi a Roma, come annunciammo, nei giorni 23 e 24 p. p. per regolare le questioni dello scambio dei biglietti ecc. sulle tre reti ferroviarie italiane, ha chiuso le sue discussioni, ed ha sottoscritto una Convenzione, che stabilisce ogni accordo in proposito.

Tale Convenzione venne firmata dall'ispettore Correnti per l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, dal comm. Bertina per quella delle Romane, e dal cav. Moretti per quella delle Meridionali.

---

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, oltre l'acquisto delle 10 locomotive da merci, accennate nel precedente numero, ha pure deliberato l'acquisto di 18 caldaie da locomotive; e tra breve delibererà probabilmente l'acquisto di nuovo materiale mobile pel valore di due milioni di lire.

Anche a tali lavori e forniture saranno *invitate* a concorrere le Case italiane, del pari *che le estere* più accreditate.

---

Ci consta essere in corso le pratiche fra l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e quella della Compagnia da Parigi a Lione ed al Mediterraneo per la effettuazione di un 4° ed ultimo treno di piacere da Torino a Parigi, in occasione delle feste per la distribuzione delle ricompense agli espositori.

Tale treno partirà da Torino, a quanto credesi, il giorno 16, per ritornare da Parigi il 26 corr. mese.

---

Oggi si tiene a Genova una conferenza tra gli ingegneri-capi del Genio marittimo, il Commissario tecnico ed i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, capo del Servizio del Traffico e capo-divisione della Manutenzione e lavori, per istudiare a quale delle linee di accesso a quella nuova Stazione marittima si debba dare la precedenza nell'esecuzione; nonchè per le intelligenze di massima circa la disposizione da darsi alla Stazione medesima, coordinandone le varie parti colle opere marittime in costruzione.

---

Il *Corriere Mercantile*, nel rispondere alle nostre dichiarazioni circa le facilitazioni accordate alla Ditta Cirio sulle ferrovie dell'Alta Italia, viene a spostare affatto la questione, sostenendo essere un ***privilegio immorale*** che le Ditte maggiori possano assumere impegni cui le Ditte minori non sono in grado di assumere; e dice che in tal modo si viene ***a schiacciare nella concorrenza le Ditte minori.***

A tale ragionamento, ci perdoni l'egregio nostro confratello, crediamo inutile rispondere, di fronte alle vigenti leggi, e di fronte alla troppo antica ed assoluta impossibilità sociale di pareggiare i grandi coi piccoli, i potenti cogl'impotenti.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria.** — La Commissione d'inchiesta per l'esercizio delle ferrovie è convocata, come annunciammo, per il 7 corr. in Roma, col seguente ordine del giorno:

1° Comunicazioni della Presidenza;

2° Concerti ulteriori sull'ordinamento dell'inchiesta;

3° Rapporto intorno all'urgenza della questione di Pietrarsa e dei Granili di Napoli;

4° Rapporto intorno all'urgenza della questione delle ferrovie Romane;

5° Comunicazioni del Comitato por la compilazione dei quesiti e del questionario;

6° Comunicazioni dei tre Comitati per la raccolta di fatti concernenti l'esercizio delle tre grandi reti italiane. (Vedi nostra *Corrispondenza da Roma*).

**Ferrovia Mantova-Peschiera.** — A Valeggio fu tenuta una radunanza delle rappresentanze di varii Comuni, alla quale intervennero anche i deputati Righi e Arrigossi, per propugnare la costruzione di una ferrovia diretta tra Mantova e Peschiera, dacchè il Ministero la comprese nella quinta categoria del progetto di legge.

L'Assemblea votò infrattanto di sostenere la spesa di 3600 lire, occorrenti per poter formulare un progetto tecnico, tale da essere presentato alla Camera in occasione delle discussioni ferroviarie, per vedere pure se fosse possibile ottenere che l'accennato tronco venga passato in una categoria migliore.

**Ferrovie in Sicilia.** — Nei giornali dell'isola si legge:

Si assicura che la Casa Solet Hebert e C. è stata incaricata dalla Direzione delle ferrovie di Palermo di preparare il vagone che dovrà servire pel trasporto. delle Loro Maestà da Palermo a Girgenti.

Quel vagone, si assicura, riuscirà tanto comodo, quanto elegante.

**Tramway Milano-Vaprio.** — Leggiamo nella *Lombardia*, del 26:

Sulla linea Milano-Vaprio ieri l'altro ebbe luogo la prova della locomotiva fabbricata in Milano allo Stabilimento l'*Elvetica*.

È questa la prima locomotiva per *tramway* che esce da un'officina italiana. E dobbiamo dirlo subito, la prova riuscì a meraviglia.

La nuova locomotiva fu attaccata al treno in partenza da Milano alle ore 1.30, e andò e ritornò senza inconveniente alcuno, sicchè non fu bisogno di usare della macchina di scorta, che, ad ogni buon fine, s'era fatta precedere al treno.

La macchina dell'*Elvetica* assomiglia a quella della fabbrica Krauss di Monaco, ma è molto più solida e pesante. È fornita di una pompa costruita da un nostro ingegnere Casalese, e che funziona assai meglio che non le pompe applicate alle locomotive estere. Ci si dice che questa nuova pompa sia stata adottata anche dalle Ferrovie dell'Alta Italia.

Alla prova intervennero il sig. ing. Bramet dell'*Elvetica*, il cav. Radice, direttore del *tramway*, l'ing. Cerimido, sotto la cui direzione la locomotiva è stata costrutta, l'ing. Castiglioni e l'ing. Enrico Manara, colui al quale si deve il pensiero della costruzione del *tramway* sulla linea Milano-Vaprio.

**Tramways di Genova.** — Leggesi nel *Corriere Mercantile*, di Genova, del 26:

Ieri, nel salone della Deputazione provinciale, si riunì la Commissione eletta per istudiare un regolamento generale, atto a disciplinare le concessioni che la Provincia dovrà fare per l'impianto di guidovie, e più specialmente per istabilire le condizioni sotto cui si dovrà concedere alla *Società dei tramways genovese* la facoltà d'impiantare un doppio binario sulla linea da Sampierdarena a Pegli ed a Bolzaneto.

L'ing. Navone, che faceva parte di detta Commissione, ed al quale erano affidati gli studii relativi, ha riferito in proposito,

A quanto pare, la idea, in massima, della concessione fu adottata. Rimangono ancora le questioni minime, che si concreteranno in una prossima seduta.

**Tramways di Parma.** — Leggiamo nel *Presente* di Parma, del 25 settembre:

La Casa Berrier e Delaleu ha presentato al Ministero dei lavori pubblici una domanda, corredata dal piano di esecuzione, per la concessione di un *tramway* a vapore lungo la strada nazionale da Parma a Casalmaggiore e San Giovanni in Croce per Cremona lungo quella strada provinciale.

La Casa Berrier e Delaleu chiese al Governo L. 500 al chilometro per 35 anni, e chiederà pure qualche sussidio ai Comuni interessati.

— A giorni sarà presentata anche una domanda di concessione per un *tramway* a vapore da Parma a Suzzara per Guastalla, lungo la strada provinciale; i relativi studii sono ormai compiuti.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Dalla *Gazzetta Ticinese* rileviamo che nelle sedute del 24 e 25 settembre p. p, al Gran Consiglio ticinese si trattò dei sussidii per la ferrovia del Gottardo, in base alla relazione presentata dall'on. Respini, a nome della Commissione esaminatrice. Dopo animata discussione, si passò alla votazione dei singoli articoli per appello nominale.

Il 1° articolo commissionale, conforme al progetto governativo, cioè pagamento dei sussidii già votati per la ferrovia del Gottardo, fu adottato con voti 71 contro 9 nel tenore seguente:

« 1. Il Consiglio di Stato è autorizzato a pagare il residuo della primitiva sovvenzione alla ferrovia del Gottardo, sotto le condizioni e nei termini previsti dal trattato internazionale 12 marzo 1878 e della legge federale 22 agosto detto anno ».

Il 2° articolo fu adottato con voti 75 contro 7, come segue:

« 2° È data facoltà al Consiglio di Stato di prendere parte ad un Consorzio, che provveda alla costruzione del tronco ferroviario Bellinzona-Lugano per il Monte Ceneri, possibilmente per il tempo stesso in cui sarà fatta la linea Immensee-Pino ».

Il 3° articolo (assegno di un milione per il Monte-Ceneri) fu adottato con voti 68 contro 10.

L'aggiunta del sig. *Gianella* (esclusione per l'avvenire di ogni ulteriore sussidio) fu respinta da 42 voti contro 34.

Messo in votazione il complesso, per alzata e seduta, venne adottato.

— Nella seduta poi del 26, il Governo avendo aderito alle risoluzioni del Gran Consiglio, il decreto concernente il sussidio ferroviario venne convertito in legge.

— Sul disastro annunziatoci dal telegrafo, leggesi nella *Gazzetta Ticinese:*

Notizie da Airolo recano che il 24 corrente ebbe luogo una grave sciagura nel tunnel del Gottardo. Mentre gli operaj erano intenti al proprio lavoro, non si sa per qual causa, scoppiava improvvisamente una cassa di dinamite, che si tiene come deposito nell'interno della galleria. Procedutosi immediatamente alle operazioni di salvataggio, vennero estratti 9 cadaveri e sei o sette feriti. Vi fu un momento in cui si temette che la sciagura avesse ad assumere assai maggiori proporzioni, avendosi timore per gli

operaj che erano occupati nella galleria d'avanzamento; ma per fortuna questi rimasero illesi. Lo stato di alcuni dei feriti è grave.

**Ferrovie svizzere.** — Il Consiglio federale ha emanato un regolamento circa alla costruzione dei vagoni di strade ferrate per trasporti militari. Questo regolamento contiene, fra altre, le seguenti disposizioni:

Tutti i nuovi vagoni di persone di 3ª classe da introdursi sulle ferrovie svizzere, come pure i vagoni in cui, oltre ai posti di 3ª classe, si contengono anche scompartimenti d'altre classi, saranno costrutti in modo che, in caso di bisogno, lo spazio destinato alla 3ª classe possa esser adattato, senza importanti cambiamenti, come vettura di lazzaretto. In occasione però di riparazioni importanti fatte agli attuali vagoni di 3ª classe di sistema americano, si dovrà pure tener calcolo delle seguenti indicazioni.

I vagoni dovranno possedere le seguenti qualità: 1° Tutte le porte, come le ringhiere delle piattaforme esterne, dovranno presentare, senza difficoltà, un'apertura di almeno m. 0.96. Le porte dovranno essere da ripiegarsi o a doppio battente; 2° I vagoni a più scompartimenti saranno costrutti in modo da potersi levare completamente le pareti divisorie interne, oppure le porte dovranno avere una larghezza come alla cifra 1; 3° la lunghezza di ciascun scompartimento di 3ª classe non potrà essere inferiore a metri 2.50; 4° le graticcie per bagagli sulle finestre dovranno potersi facilmente levare.

Per il riscaldamento saranno ammessi soltanto quei sistemi, nei quali al riscaldamento vada unita una facile rinnovazione dell'aria. Il Consiglio federale si riserva di decidere sull'ammissione di ciascun sistema.

La trasformazione delle vetture o degli scompartimenti di vetture di 3ª classe in trasporti di ammalati consiste: 1° Nella rimozione dei sedili ed eventualmente delle graticcie per bagagli che avessero ad impedire, nell'apertura delle doppie porte o delle ringhiere delle piattaforme, la necessaria pulizia delle vetture; 2° nella prestazione di apparecchi per il caricamento e la cura degli ammalati. Le disposizioni contenute alla cifra 1 sono gratuitamente a carico della Società ferroviaria; quelle sotto la cifra 2 spettano alla Confederazione. L'indennizzo per l'uso del materiale è fissato a tenore dell'art. 24 della legge federale sulle strade ferrate del 23 dicembre 1872. Gli oggetti necessarii per il trasporto degli ammalati sono provveduti dalla Confederazione.

Le altre disposizioni per la trasformazione dei vagoni in trasporti di ammalati saranno fissate in una speciale ordinanza.

**Ferrovie francesi.** — Come abbiamo riferito nel precedente numero, togliendolo dalla *Semaine financière*, il Ministro dei lavori pubblici di Francia sta occupandosi di assicurare l'esercizio di diverse Compagnie secondarie da parte delle grandi Compagnie. Ora lo stesso giornale annuncia che una prima Convenzione è stata firmata con la Compagnia del Nord per l'esercizio di 400 chilom. Un contratto analogo è sul punto d'essere conchiuso con la Compagnia di Lione.

Si continua a preparare la Convenzione che affiderà alla Compagnia dell'Est l'esercizio delle linee secondarie situate nel suo raggio, come la Sedan-Lerouville ed una porzione dell'Orléans a Châlons. L'accordo con questa Compagnia è considerato come certo, e non si farà attendere molto. La Convenzione da stabilirsi con la Compagnia dell'Orléans si presenta con un carattere più complesso. Questa Convenzione può estendersi, infatti, ad una rete di una lunghezza considerevole, proveniente da più Compagnie poste in condizioni ineguali. È naturale che la conclusione di un contratto complessivo presenta più difficoltà pratiche, ed esige più tempo di quelli accennati più sopra.

**Ferrovie tedesche.** — I giornali tedeschi dicono che, fra i progetti di legge che sono discussi nei Consigli dei Ministri, trovasi pure un progetto di trattato internazionale pei trasporti per ferrovia, al quale vanno unite le disposizioni per la sua attuazione; ed il progetto di un trattato per l'istituzione di una Commissione militare per l'attuazione e lo sviluppo di questo accordo.

# Notizie Diverse

**I lavori del Tevere.** — Leggesi nella *Libertà*:

A misura che le acque del Tevere si vengono ritirando nel loro letto, si possono verificare i danni che la piena degli scorsi giorni ha recato in poche ore ai lavori del Tevere. Il primo danno, e forse il più lungo ad essere riparato, è quello della rottura della paratia sotto il Ponte Sisto, e la riempitura di tutti i cavi, dove si fondava o si cominciava a fondare. Prima di riparare a questo danno, occorreranno parecchi giorni di tempo buono ed una spesa non indifferente.

Dicemmo già che la piena aveva ricoperto una locomobile, che serviva a mettere in moto una pompa. Questa locomobile era situata sopra un argine provvisorio, e le acque, riempiendola, l'hanno resa, almeno per ora, inservibile. Ora, se questa locomobile fosse stata collocata sopra un pontone, come si usa generalmente, la piena non l'avrebbe danneggiata. A misura che le acque crescono, si ritira il ponte verso riva, s'incatena alla sponda, e buona notte signori. Citiamo questo fatto parziale per dimostrare come i lavori del Tevere non siano condotti con quelle cautele che l'arte più elementare del costruttore prescrive.

A tutti i danni che abbiamo citato, dobbiamo aggiungere l'asportazione di travi, di legnami, di ferramenta e di materiale da costruzione, come pozzolana, calce e sabbia; ma a questi danni provvedono alcuni articoli del Capitolato. Ed ora avanti, e ricominciamo da capo!

**La fognatura in Roma** — L'*Opinione* scrive:

Il comm. Venturi, quando era sindaco di Roma, nominò una Commissione per lo studio della fognatura della città in accordo colla sistemazione dei lavori del Tevere.

La Commissione avendo compiuti i suoi lavori, ha presentata all'on. sindaco Ruspoli la sua relazione.

In questa si tratta, dopo le questioni preliminari per stabilire l'indirizzo da darsi allo studio dei collettori, della disposizione dei collettori stessi sulla riva destra e sinistra del fiume, e di alcune questioni speciali comuni ai collettori di ambedue le rive.

La Commissione, dopo aver confrontati i sistemi usati a Parigi, Londra, Bruxelles e Liverpool, si trovò d'accordo nel ritenere che, per le condizioni di questa nostra città, il sistema più conveniente fosse quello di una rete di fogne, e di collettori, che facesse il servizio eguale a quelle di Londra, che raccolgono i rifiuti d'ogni specie; i quali rifiuti sarebbero poi trasportati da acqua continuamente in corso.

Avvalorava questa generale opinione della Commissione soprattutto la buona prova che dà attualmente in Roma questo sistema già in uso, e la spesa enorme alla quale si andrebbe incontro volendo adottarne un altro.

Non sono stati trascurati, in questa circostanza, i relativi studii sulla famosa Cloaca Massima antica, per esaminare se questa potesse senz'altro far parte del nuovo sistema di collettori in progetto; e si trovò he la Cloaca Massima non può essere adoperata, per le condizioni altimetriche del suo fondo, salvo nella parte superiore del tronco, non potendo il tronco inferiore considerarsi come confluente del collettore basso della riva sinistra, per essere il fondo di quel collettore necessariamente più alto del fondo stesso della Cloaca Massima.

In quanto alla parte igienica, la Commissione fu d'avviso che il sistema d'immettere le materie di rifiuto nel Tevere sia, per Roma senza alcun pericolo, e sia economicamente il più conveniente. Opina pure che i collettori si facciano sotto i Lungo-Tevere, e che siano tenuti discosti almeno tre metri dai muri di sponda.

La relazione è corredata di una bella pianta della città di Roma, ove sono indicate a colore le tracce che dovrebbe seguire questo grandioso sistema di fogne.

Questa relazione è una prova della accuratezza, precisione e intelligenza con cui la Commissione ha compiuto il difficile incarico.

La Commissione è composta dei signori:

Raffaele marchese Pareto, ispettore nel Corpo reale del Genio civile, *Presidente* — Giovanni Battista Favero, pro-

fessore nella Scuola di applicazione degli ingegneri in Roma, *Relatore* — Pompeo Natalini, ispettore nel Corpo reale del Genio civile — Pietro dott. Balestra, membro della Commissione municipale di sanità in Roma — Alessandro Viviani, ingegnere direttore dell'Ufficio tecnico municipale — Angelo Vescovali, ingegnere-capo della divisione idraulica municipale — Cesare Leonardi, ingegnere-capo della divisione Nuove Costruzioni municipali. — Ferdinando Gerardi, ingegnere municipale, *Segretario.*

**Lavori edilizii in Roma.** — La *Libertà* dice essere stata presentata al Sindaco di Roma una istanza di molti proprietarii, negozianti ed albergatori delle vie Bocca di Leone, Condotti, Frattina, della vie e strade adiacenti, con cui si chiede che il Consiglio comunale, in vista dell'impianto del nuovo Ufficio postale e dei telegrafi nell'ex-Convento di S. Silvestro, voglia approvare il progetto di prosecuzione della via di Bocca di Leone fino all'incontro di via della Vite. Questo breve tratto di strada metterebbe capo quasi dirimpetto al nuovo grande ingresso del palazzo della Posta, aperto lungo la via della Vite.

Sono indiscutibili i vantaggi che tutta la parte centrale di Roma, situata al di là di via della Vite, ne risentirebbe. Si potrebbe accedere alla nuova Posta, senza essere costretti a girare dalla via del Gambaro e dalla via di Mario dei Fiori. La via Condotti e tutte le locande esistenti tra questa strada e via Frattina sarebbero poste in comunicazione immediata colla Posta. Gli stessi carri della Posta troverebbero, colla nuova brevissima strada, più facile accesso al cortile del nuovo Palazzo, senza essere costretti a fare lunghi giri.

Il progetto si raccomanda da sè stesso per la economia che presenta. Si tratta semplicemente di demolire due piccole case, quelle dei signori Battaglia e Lorenzini, esistenti in via Frattina ed in via della Vite. Queste case sono riunite da due giardini, per cui non vi sarebbe da sostenere che la spesa di espropriazione, che può valutarsi a poche migliaia di lire.

Il Sindaco ha fatto buon viso alla domanda, e l'ha rimessa all'Ufficio V, con raccomandazione all'ing. Viviani di sottoporla subito all'esame della Commissione edilizia e vedere se sarà possibile, una volta approvato il progetto dal lato tecnico, di inscrivere nel bilancio preventivo dell'anno prossimo la relativa spesa.

— L'*Opinione* poi scrive:

S. M. il Re Umberto inaugurerà la via Nazionale nel giorno del suo prossimo arrivo in Roma.

Siamo lieti che questa nostra prima idea per festeggiare l'arrivo del Re abbia il suo pieno effetto.

Le LL. MM., dalla Stazione passeranno per la piazza di Termini, entreranno nella via Nazionale, e quindi per la via del Quirinale si recheranno al loro palazzo.

I lavori di demolizione dei muri e delle scuderie, i restauri principali, il livellamento della strada del Quirinale, i marciapiedi e perfino il selciato saranno compiuti entro il mese d'ottobre.

In questo modo, la via Nazionale e quella del Quirinale verranno inaugurate dalle LL. MM.

**Monumento a Vittorio Emanuele in Roma.** — Leggesi nel *Diritto*:

La Commissione incaricata dal Collegio degli ingegneri ed architetti di Roma per esaminare e studiare quale debba essere l'indole generale, il carattere e la località di un monumento da erigersi nella Capitale del regno a Vittorio Emanuele, è venuta nelle seguenti conclusioni:

« Pel monumento civile, che dovrà plasmare l'epopea nazionale, la località preferibile è la piazza di Termini. Quella piazza dovrà essere convenientemente decorata, sicchè attorno attorno possano, anche aver luogo i monumenti in cui figurino i grandi che cooperarono alla redenzione della patria. Al centro dovrà essere elevata la mole scultoria predominante, che, rappresentando la sintesi dei grandi fatti compiuti dal Re, ne eterni il ricordo.

« Pel monumento religioso, che sarà mausoleo dei Re d'Italia, la località preferibile è Ara Coeli, là dove s'incontrano le linee del Corso e della via Nazionale. Queste due vie dovranno essere estese fino ai piedi del colle; i fianchi del colle di fronte ad esse dovranno essere decorati come dipendenze del monumento; sull'alto si dovrà elevare il mausoleo ».

A scanso di malintesi, giova osservare che la Commissione della Società degli ingegneri ed architetti, che emise questo parere, non ha nulla a che fare colla Commissione nominata dal Parlamento onde studiare e riferire sullo stesso argomento.

**Strade provinciali.** — Con R. Decreto del 30 agosto scorso (*Gazz. Uff.* del 26 settembre) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Milano quella detta Bergamasca, scorrente nel Comune di Chiosi d'Adda Vigadore.

— Con R. Decreto del 28 detto mese (*Gazz. Uff.* del 27) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Cuneo quella che da Fabrosa Soprana per Fabrosa Sottana e Villanova giunge a Mondovì.

— Con altro R. Decreto del 30 detto mese (*Gazz.* sudd.) sono aggiunte all'elenco delle strade provinciali della provincia di Bergamo le seguenti:

1° Da Treviglio per Casirate ed Arsago al confine cremonese;

2° Da Sovere alla strada nazionale del Caffaro al bivio detto La Mano.

3° Dalla provinciale bresciana a Calcio per Mornico e Cividate.

— Con R. Decreto pari data (*Gazz. Uff.* del 28) sono esclusi dall'elenco delle strade provinciali della provincia di Como i seguenti tratti stradali:

1° Il tratto della strada di Valsassina, che dal ponte sul torrente Varrone sotto Premana va alle miniere del Monte Varrone;

2° Il tronco della strada provinciale Valassina, dalla Regatola a S. Giovanni e Loppia presso Bellagio;

3° La strada detta di Saronno, dalla Pioda per Rovellasca al confine milanese verso Saronno;

4° I tratti della strada di circonvallazione della città di Como, dal Seminario Maggiore al Porto di S. Agostino, e da Porta Vittoria a Porta Garibaldi.

**Locomotiva stradale.** — Leggesi nella *Gazzetta Livornese* del 29:

I signori Aveling e Porter, ingegneri costruttori a Rochester, inviarono alla Società marmifera d'Arni una delle loro nuove locomotive stradali. Questa macchina pesa chilogrammi 9200, ha la forza di 8 cavalli-vapore utili, trasporta, con velocità media di chilometri sei per ora, un peso netto di 28 tonnellate su strade ordinarie, aventi la pendenza del 12 per cento.

Per verificare che la macchina soddisfaceva a questa condizione, giovedì, 26 corrente, ne fu fatta la prova sulla salita della strada comunale, presso gli archi dell'acquedotto, dove sbocca lo stradone della Puzzolente. Alla macchina erano attaccati 3 carri carichi di un peso netto di 25 tonnellate; i carri avevano carreggiate diverse, e due di essi avevano ruote col diametro minore di 50 centimetri, mentre i carri destinati al servizio della strada d'Arni avranno ruote col diametro di un metro. La macchina Aveling e Porter ascese quella salita con facilità, trascinando i carri stessi, fermando e spostandosi nuovamente a metà della salita; la prova, infine, ebbe un risultato soddisfacentissimo.

Erano presenti il cav. prof. Igino Cocchi, direttore della Società d'Arni, il cav. Coppola, ingegnere direttore delle officine delle Ferrovie Romane in Livorno ed incaricato delle verifiche necessarie per l'occettazione della macchina; il signor Cesare Ott, e l'ingegnere Spagna. Una folla di curiosi l'accompagnò nel percorrere la strada dalla Stazione di San Marco allo Stabilimento di macchine agricole dei signori Pannocchia, e da questo agli archi dell'acquedotto, senza che avvenissero inconvenienti o disgrazie di sorta.

Questa macchina, nella settimana ventura, andrà a Seravezza, percorrendo la strada provinciale pisana.

**Coltivazione del tabacco.** — La coltivazione del tabacco nella provincia di Siena va prendendo sempre più

vaste proporzioni. Col nuovo anno, a quanto dicono alla *Gazzetta Livornese*, nella Val di Chiana senese, dove quella coltivazione fu già introdotta dal Bastogi nei vasti suoi possessi, si avrà un aumento di oltre 20,000 piante, e vi si stabilirà dalla Regìa dei tabacchi una Agenzia. È noto che le Agenzie vengono stabilite là dove si ha una coltivazione di 50,000 piante almeno, ed una Sezione dove si abbia una piantagione non minore di 150,000. Uno staio di terreno (1800 metri quadrati circa) è capace di 2000 piante.

**Cave di granito a Caprera.** — Lettere dalla Maddalena confermano che il generale Garibaldi ha conceduto al comm. Costa le cave di granito di Caprera. Una Società si è costituita per l'esercizio delle medesime, e l'ing. E. Barberini è stato incaricato della costruzione di un vasto caseggiato per gli operaj. I lavori sono già cominciati, e presto si darà mano al trasporto dei graniti per le nuove costruzioni di Roma e per lastricare la via Garibaldi.

**Ufficii postali** — Dal 1° ottobre corrente vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Civitella d'Agliano (provincia di Roma); Pietrabbondante (prov. di Campobasso); Pietra Montecorvino (prov. di Foggia); Rovegno (prov. di Pavia); Sindia (prov. di Cagliari); Sonnino (prov. di Roma); Tommaso Natale (prov. di Palermo).

**Tariffe postali** — La *Gazz. Uff.* del 26 settembre ha pubblicato il seguente R. Decreto, dell' 8 detto mese, controfirmato dal ministro Baccarini:

*Art. unico.* Le tasse delle corrispondenze dell' Italia pei luoghi fuori del Regno, dove sono stabiliti Uffizii postali italiani, sono fissate come appresso:

Le lettere francate, 20 centesimi il porto di 15 grammi;

Le lettere non franche, 30 cent. il porto di 15 grammi;

Cartoline semplici, 10 centesimi;

Cartoline con risposta pagata, 15 centesimi;

Le carte d'affari manoscritte, 20 centesimi il porto di 50 grammi;

I campioni di merci e le stampe, 2 centesimi il porto di 40 grammi;

Lettere, cartoline, carte d'affari manoscritte, campioni e stampe raccomandate, 30 centesimi, oltre la tassa di francatura rispettiva.

Il peso di un campione non deve eccedere i 300 grammi, e quello di un pacco di stampe i 2000 grammi

Queste tasse saranno in vigore a cominciare dal 1° ottobre 1878.

— Dal 1° corr., per effetto di un R. Decreto promosso dall'on. Ministro dei lavori pubblici, le tasse da riscuotersi in Italia per la francatura delle corrispondenze a destino del Perù sono fissate:

A 60 centesimi per ogni lettera, e per porto di 15 grammi.

A 10 centesimi per ogni sottofascia di carte d'affari manoscritte, di campioni di merci, di gazzette e di altre stampe, e per porto di 50 grammi.

La tassa delle lettere non francate dirette in Italia e provenienti dalle repubblica del Perù è fissata:

A 90 centesimi per porto di 15 grammi.

**Ufficii telegrafici** — Il 15 7.bre in S. Damiano d'Asti (provincia di Alessandria), il 16 in San Mauro Castelverde (prov. di Palermo), il 25 in San Marco Argentano (prov. di Cosenza) e in Valeggio sul Mincio (prov. di Verona, il 26 in Pianella (prov. di Teramo) e il 27 in Tiesi (prov. di Sassari), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi sottomarini** — L' Ufficio internazionale di Berna annunzia che l'Amministrazione ottomana ha notificata l'attivazione alla corrispondenza telegrafica internazionale dei cavi sottomarini fra Chio e Tenedos, e fra Tenedos e Salonicco da una parte e Besika e Costantinopoli dall'altra.

Le tasse stabilite per queste nuove vie sono quelle stesse applicabili per la via di Zante-Chio e Tschemè, cioè, a partire da qualsiasi Ufficio italiano:

Per la Turchia europea ed asiatica (porti di mare) L. 13
Idem idem (interno) . . » 17
Per le isole di Metelino, Rodi e Samos . . . . » 15
Per l'isola di Cipro . . . . . . . . . . . » 16
Idem di Candia . . . . . . . . . . . » 19

Queste tasse sono applicabili al telegramma di 20 parole, ed aumentano della metà per ogni serie o frazione di serie di 10 parole oltre le 20.

**Viaggi celerissimi** — Il bastimento inglese a vela *Benledi* impiegò solamente 100 giorni per andare da Londra ad Honolulu, nelle isole Sandwich, passando per il capo Horn. Questa è la traversata più rapida che siasi mai fatta da una nave a vela proveniente dall'Europa.

D'altra parte poi, scrive il *Journal Officiel* del 15 settembre, l'ultimo piroscafo, che portava la valigia postale, fece la più rapida traversata a vapore, poichè in 7 giorni e 6 ore compì il tragitto da San Francisco di California ad Honolulu, e percorse un tratto di 2100 miglia marine inglesi.

**Congresso geografico commerciale** — Un telegramma da Parigi, 25, reca:

Stamane due sezioni del Congresso di geografia commerciale, sotto la presidenza del signor Brunialdi, proposero di accettare come tipo il questionario della Sezione geografica commerciale italiana e di domandare la cooperazione dei Governi per formare Musei, secondo l'iniziativa del signor Telfener, membro della Società geografica di Roma.

L'assemblea generale del Congresso, sotto la presidenza del comm. Correnti, approvò ad unanimità le proposte, plaudendo all'iniziativa italiana. Approvò un'altra proposta di Brunialdi, di formare in ciascuna nazione un Comitato di patronato per gli emigranti, come quello esistente in Italia; e raccomandò la proposta del generale Türr, per la creazione di un Canale interoceanico nelle Americhe, al Comitato internazionale, presieduto da Lesseps, invocando il concorso dei Governi per l'opera mondiale.

**Congresso per la proprietà letteraria** — Il Consiglio d' amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha concesso la riduzione di prezzo del 30 per cento, sia nell'andata, sia nel ritorno, per quelli che si recano a questo Congresso, che avrà luogo in Milano il 6, 7 ed 8 corrente. Si spera ottenere le stesse facilitazioni dal Governo per le ferrovie Romane e Meridionali. Il Comitato promotore ci prega di avvertire quegli uomini di lettere, giurisperiti ed editori che vogliono partecipare al Congresso, di mandarne sollecita notizia, perchè si possa mandar loro la tessera d'ammissione, che dà diritto al biglietto ferroviario a prezzo ridotto. Le domande ed altre comunicazioni devono essere dirette alla *Presidenza della Associazione tipografico-libraria (per il Congresso).*

**Marmi preziosi** — Leggiamo nella *Sentinelle du Midi* che una importante scoperta di porfido venne fatta ultimamente, nelle montagne che costeggiano il littorale da Cannes a Tolone, da un' impresario di lavori pubblici a Cannes. Se si riflette che il porfido lo si paga persino 2500 franchi al metro cubo, giova sperare che tale scoperta diverrà una vera fonte di ricchezza per quella regione.

Lo stesso imprenditore scoperse pure delle cave di marmo giallo e nero, di una notevole bellezza, nei territorii di Saint-Valliers e di Saint-Tropez.

**Necrologio** — In questi giorni è morto in Milano il comm. Giulio Curioni, illustre geologo e membro effettivo del R. Istituto Lombardo di scienze e lettere. Egli era nato nel 1796, fu laureato in diritto all'Università di Pavia, si mise poi negli impieghi di finanza; ma, dedicatosi agli studii della chimica, della mineralogia, della geologia, coltivò con grande ardore e successo tali studii, occupandosi molto dei minerali lombardi, della loro composizione, della loro giacitura, del miglior modo di trattarli.

Nominato dal Governo membro del Consiglio superiore delle miniere e del Comitato geologico, egli ne frequentava

assiduo le sedute per portarvi il tributo delle sue cognizioni e della sua esperienza.

Ancora l'anno scorso, nella grave età di 81 anno, egli pubblicava ordinato in un solo lavoro il frutto dei suoi studii e delle sue molteplici fatiche. La sua carta geologica della Lombardia in due fogli, illustrata da due volumi di testo, editi in Milano, sarà il più grande monumento che egli abbia innalzato alla sua fama, la più preziosa eredità che egli lascia ai colleghi della scienza.

Venerato pel suo sapere, amato pel suo carattere franco e leale, pel tratto cortese con cui sempre accoglieva quanti a lui si rivolgevano per aiuto e consiglio, egli era il centro di una attività non comune.

Legò le sue ricche raccolte mineralogiche, geologiche, ecc. a parecchi Istituti di Milano e di Lovere, a cui aveva già fatto in vita preziosi doni consimili.

— Il *Journal des Débats*, del 22 settembre, annunzia la morte del cav. Carlo Callon, presidente onorario della Società degli ingegneri civili di Francia, professore alla Scuola centrale delle Arti e Manifatture, ex-professore anziano del 4° circondario di Parigi, ed ex-vicepresidente del Consiglio generale della Senna e del Consiglio municipale di Parigi.

— È morto a Londra il celebre ingegnere della marina inglese John Penn, nato in quella stessa città nel 1804. Egli aveva costruito le più grosse macchine della marina britannica, ed era a capo della Casa John Penn e Comp. di Greenwich, che occupa più di 2000 persone.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

*Biglietti di Andata e Ritorno a prezzo ridotto.*

In coerenza a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade Ferrate, e di conformità all'Avviso in data 29 dello scorso agosto, si porta a conoscenza del pubblico quanto segue:

I. A cominciare dal giorno 1° del prossimo ottobre anche i prezzi dei biglietti di Andata e Ritorno saranno computati sulle basi di tariffa in vigore pei biglietti ordinari sull'intiera rete dell'Alta Italia, escluse le linee di Pinerolo e di Biella, tenuto conto, giusta l'Avviso 29 agosto p. p. della metà della differenza esistente fra le speciali basi dei treni diretti stabilite dal R. Decreto 6 detto, N. 4485 (2ª Serie) e le basi per i treni omnibus e misti.

II. La riduzione consentita per i detti biglietti continuerà ad essere l'attuale, progressiva secondo le distanze, cioè:
del 25 per cento per le distanze inferiori od eguali a 50 chilom.
» 30 . . . . . . . . . . . . da 51 a 100 chilom.
» 35 . . . . . . . . . . . . eccedenti i 100 chilom.

III. Dallo stesso giorno 1° ottobre p. v. rimarranno aboliti e sostituiti con altri a prezzi ridotti nella misura dianzi fissata, gli attuali biglietti di andata e ritorno festivi.

Però tutti i biglietti di andata e ritorno la cui validità è determinata dalle norme e disposizioni che seguono, che saranno distribuiti con qualsiasi treno la vigilia dei giorni festivi e durante questi stessi giorni, avranno una validità maggiore, cioè varranno per il ritorno fino al secondo treno del giorno successivo ad ogni festivo.

IV. Appositi Prospetti affissi in tutte le Stazioni faranno conoscere al pubblico la corrispondenza di ciascuna con biglietti di andata e ritorno, nonchè i nuovi prezzi per ogni classe e destinazione.

Negli stessi Prospetti sarà pure indicato quali biglietti verranno distribuiti tutti i giorni, quali soltanto la vigilia dei giorni festivi e durante questi stessi giorni.

V. Le disposizioni e norme concernenti la vendita e l'acquisto dei biglietti di andata e ritorno; come altresì i patti e gli obblighi cui i viaggiatori, pel fatto del semplice acquisto, rimangono vincolati, se vogliono approfittare dei biglietti di andata e ritorno e così fruire delle riduzioni concesse dai biglietti stessi, sono riepilogati qui appresso; rimanendo abrogati dal giorno 1° ottobre p. v. tutti quelli attualmente in vigore.

VI. Ai ragazzi ed a tutte le altre persone che hanno diritto di viaggiare a prezzo ridotto, la riduzione loro concessa non potrà mai essere computata sui prezzi dei biglietti di andata e ritorno, ma solo su di quelli a tariffa ordinaria; perciò, se intendono valersi di biglietti di andata e ritorno, dovranno pagarne l'intiero relativo prezzo.

*Patti e obblighi cui i viaggiatori, pel fatto del semplice acquisto, s'intendono vincolati se vogliono approfittare dei biglietti di andata e ritorno e fruire delle riduzioni dai medesimi concesse.*

1. I biglietti di andata e ritorno si distribuiscono e sono valevoli per viaggiare con qualsiasi convoglio avente vetture della classe per la quale sono emessi, eccettuati quelli composti di sole vetture di 1.a Classe.

2. I portatori di biglietti di andata e ritorno, quelli eccettuati che ne avranno fatto l'acquisto la vigilia dei giorni festivi e durante questi giorni, sono tenuti di compiere la corsa di andata e quella di ritorno nel giorno stesso dell'acquisto dei biglietti; tuttavia possono servirsi per la corsa di ritorno anche dei convogli che partono nelle ore pomeridiane ed arrivano alle Stazioni cui ritornano, nel giorno successivo.

3. I portatori di biglietti di andata e ritorno acquistati la vigilia dei giorni festivi o durante questi giorni, possono far ritorno tanto nel giorno dell'acquisto, quanto in quello festivo o successivo e con qualunque treno, ma non mai dopo il secondo treno del giorno successivo al festivo.

Sulle linee aventi servizio notturno, i convogli di passaggio in una Stazione fra la mezzanotte e le 4 del mattino, vengono considerati per detti viaggiatori come ultimi del giorno festivo precedente.

4. Per gli effetti dell'Art. 3, sono considerati come giorni festivi, oltre alle domeniche, anche il Primo giorno dell'anno, l'Epifania, l'Ascenzione di N. S. G. C., il SS. Corpo del Signore, i Beati Apostoli Pietro e Paolo, l'Assunzione della B. V. M., la Natività della B. V. M., l'Ognissanti, la Concezione della B. V. M. ed il Natale. — Le feste patronali dei singoli luoghi possono pure, ma previo avviso, essere considerate come giorni di festa.

5. Quando una delle feste solenni specificate al precedente articolo ricorra in sabato o lunedì la validità dei biglietti distribuiti la vigilia si estende ai due giorni festivi e i portatori possono egualmente protrarre il ritorno fino al secondo treno del giorno successivo ai due festivi. — Altrettanto è concesso ai portatori di biglietti acquistati nell'uno o nell'altro dei giorni festivi.

6. I biglietti per corse promiscue in ferrovia e sui Laghi di Como e Maggiore distribuendosi unicamente nelle vigilie dei giorni festivi e in questi giorni, la loro validità rimane stabilita la stessa che per quelli distribuiti a termini degli articoli 3 e 5.

7. Il viaggiatore che intraprende la corsa di andata è tenuto di presentare all'ingresso nella sala di aspetto, nel salire in convoglio, durante la corsa ed all'arrivo, il biglietto di andata e ritorno colle due sezioni unite. — Presentandolo colle sezioni staccate, incorre: nella perdita di esso biglietto; nel pagamento del prezzo a tariffa intiera del posto che vuol occupare; nel pagamento di quello occupato per tutto il tratto percorso, se l'irregolarità è accertata durante la corsa, e del rimanente del viaggio, se intende proseguire; nel pagamento infine, dell'intiera corsa effettuata, se presenta all'arrivo le sezioni disgiunte.

8. Il viaggiatore munito di biglietto di andata e ritorno, il quale viaggia con biglietto o sezione di biglietto scaduti, ovvero su di una linea che non è autorizzato a percorrere è tenuto al pagamento della triplice tassa a tariffa intiera, conforme al disposto dell'Art. 18 delle vigenti tariffe.

9. Il viaggiatore il quale ha oltrepassata la Stazione portata dal biglietto di andata e ritorno, o dalla sezione di Ritorno, deve sottostare al pagamento della triplice tassa a tariffa intiera per tutto il maggior percorso effettuato, conforme al disposto dell'Art. 17 delle tariffe, essendo considerato come sprovvisto di regolare titolo di trasporto.

10. Le interruzioni di viaggio o fermate intermedie non sono assolutamente concesse. — È tuttavia permesso al portatore di un biglietto di andata e ritorno di scendere ad una Stazione precedente a quella per la quale il biglietto vale, purchè riparta da questa Stazione, e per ripartirne vi si rechi con altro biglietto regolare da quella in cui sarà disceso.

È fatta inoltre eccezione per i biglietti di andata e ritorno per località servite da due Stazioni. In queste località il viaggiatore munito di biglietto di andata e ritorno per la più lontana può scendere alla più vicina ed anche ripartirne.

11. Il viaggiatore con biglietto di andata e ritorno o con semplice sezione di ritorno che viaggia in classe diversa da quella portata dal biglietto o dalla sezione di ritorno, è te-

nuto a pagare, a tenore dell'Art. 18 della tariffa, il triplice prezzo intiero per tutto il percorso effettuato detrattone il montare della corsa ridotta di andata o di ritorno, secondo che compie questa o quella; e ciò a meno che non abbia domandato il cambio di classe nel modo prescritto dall'Art. 15 delle tariffe.

12. Mediante il pagamento della differenza fra due biglietti a tariffa intiera e purchè ne facciano domanda, i viaggiatori muniti di biglietto di andata e ritorno o soltanto di sezione di ritorno, possono cambiare di classe e passare dalla seconda alla prima, dalla terza alla seconda od alla prima, ed anche successivamente, dall'una all'altra.

Il cambio di classe può aver luogo sia a partenza, sia nei convogli, ma sempre per tutta la percorrenza di andata o di ritorno che, dal luogo ove domandano il cambio, rimane a farsi, non essendo ammesso che possano, prima di giungere a destinazione, ripassare in classe inferiore. — Per altro i viaggiatori di 3.a classe che desiderano il passaggio in classe superiore allo scopo di godere di una dilazione nel viaggio di ritorno, di cui si precedenti articoli 2, 3 e 5, debbono presentarsi in tempo utile per la partenza dei treni pei quali hanno valide le sezioni di ritorno e domandarne l'autorizzazione ai rispettivi Capi-Stazione, pagando subito le relative differenze e ritirando i necessarii bollettini di supplemento.

Il viaggiatore che desidera cambio di classe per entrambe le corse, deve farne domanda nell'andata e nel ritorno, non potendo essergli concessa ad un tempo per tutte due le corse.

13. I viaggiatori sono tenuti di presentare il biglietto di andata e ritorno a qualsiasi richiesta del personale dei convogli o delle Stazioni. Ai medesimi è vietato di fare con checchessia delle marche od annotazioni sui biglietti di andata e ritorno. — Trascurando queste prescrizioni, essi incorrono nella nullità del biglietto e per viaggiare debbono acquistarne altri, al pari dei viaggiatori contemplati nell'Art. 7.

*Avvertenze importanti.*

I viaggiatori che vendessero o cedessero biglietti d'andata e ritorno, come pure quelle persone che ne acquistassero o ne trafficassero, sono denunciati al Pretore del luogo per l'applicazione delle multe comminate pei diversi casi dal Regolamento per la polizia delle strade ferrate, stato approvato con il R. Decreto 30 ottobre 1873 N. 2687 (Serie 2ª).

In caso d'insolvenza, le pene pecuniarie possono, a tenore delle vigenti Leggi essere commutate in carcere sussidiario e del pari, in caso di opposizione all'accertamento delle contravvenzioni o di violenza verso gli agenti ferroviarii, sarà invocato a termini delle leggi di polizia sulle strade ferrate, l'intervento degli Agenti della forza pubblica, cui è commesso di far osservare e rispettare le Leggi ed i Decreti dello Stato.

Le falsificazioni od alterazioni dei biglietti di andata e ritorno e di sezioni di ritorno, previa applicazione della multa della triplice tassa a tariffa intiera, vengono denunciate al Regio Fisco, onde proceda, a tenore delle vigenti Leggi, contro i falsificatori od alteratori.

*Art. 56.*

« I biglietti a prezzo ridotto per le corse sulle Ferrovie pubbliche, cioè quelli che si rilasciano con ribasso sui prezzi delle tariffe generali non sono trasferibili.

« Perciò è proibito di cedere l'uso della parte del biglietto di andata e ritorno la quale serve al ritorno o di cedere altro biglietto non trasferibile per abilitare a viaggiare sulle Ferrovie pubbliche una persona diversa da quella alla quale fu rilasciato.

« Nessuno potrà viaggiare o tentare di viaggiare valendosi della seconda parte di un biglietto di andata e ritorno o di altro biglietto a prezzo ridotto non trasferibile che abbia acquistato in contravvenzione ai precedenti due paragrafi.

« È proibito d'intromettersi o di fare traffico nella compera o vendita dei biglietti indicati nel paragrafo primo, tentando di procurare a prezzo ridotto il passaggio sulle Ferrovie pubbliche a persone dalle quali è dovuto il prezzo di una corsa ordinaria a norma delle Tariffe generali. »

*Art. 65.*

« I contravventori al disposto dei paragrafi 2 e 3 dell'Art.
« 56 saranno puniti con una multa estensibile a Lire 100.
« Coloro poi che contravvengano al disposto del paragrafo
« 4 del suddetto Art. 56 incorreranno in una multa estensibile
« a L. 500.

*Milano, 20 settembre 1878.*

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii perdurò, nella scorsa settimana, la solita inerzia; non per ciò i corsi vacillarono.

Le Azioni della Società delle Meridionali mantennero il prezzo di 341 a 342; le Obbligazioni relative quello di 257.25 a 258.50; i Boni s'aggirarono sul 570 al 569.50.

Le Sarde, della serie A, trovarono denaro a 256.75 ed a 257.25; le altre, della serie B, negoziate a 253.75 e 253.25.

Le Pontebbane si tennero sul 388.50 al 389; l'Alta Italia sul 265.75; le Vittorio Emanuele sul 272.50.

A Parigi, le Lombarde ebbero il prezzo di 162 e 160, e per ultimo a 163; le Obbligazioni a 243 e 244. — Le Vittorio Emanuele a 247; le Azioni delle Ferrovie Romane a 74 e 73; le Obbligazioni a 265 e 264.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Società per la bonifica dei terreni ferraresi** — Il vaglia trimestrale delle Obbligazioni sociali è pagabile in nette L. 5,25, in Torino presso la Banca di Torino, a Milano presso la ditta Vogel e C., in Ferrara, Padova e Venezia presso le Banche rispettive.

# Avvisi d'Asta

Il 10 corr., presso il Municipio di S. Prisco (prov. di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto di lavori stradali nell'interno dell'abitato del Comune, per il presunto importo di lire 59,436.89. Lavori da eseguire pel 31 marzo 1881. Deposito lire 3000, cioè L. 450 in numerario, ed il resto in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dei Comuni di Raddusa e Caltagirone, che dal primo dei detti Comuni conduce al secondo, della lunghezza di m. 30,480, per la complessiva somma di 244,079.05 lire. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale lire 3500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7000 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si accettano le offerte di ribasso non minori del ventesimo, per l'appalto dei lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Venaria Reale, durante il triennio 1879-80-81, per l'importo d'annue L. 7500, già ribassate del 10.07 per 0[0]. Condizioni eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la sudd. Direzione, si accettano pure le offerte di ribasso per l'appalto dei lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Pinerolo, durante il suddetto triennio, e per l'annuo importo di L. 3000, già ribassate del 14.75 per 0[0]. Condizioni come sopra.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo di Napoli, e presso i Commissariati di Spezia e di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 515 m. c. di pino di Corsica in bagli, per la complessiva somma di L. 47,895. Consegna a termini del Capitolato. Deposito L. 4789.50 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso i suddetti Commissariati si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di tela Olona, per la complessiva somma di L. 76,000. Consegna come sopra; deposito L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 4000 aste da casse di fucili (mod. 1870) a L. 3.50 cadauna, e quindi per il complessivo importo di L. 14,000. Consegna alla Direzione medesima entro 30 giorni. Deposito L. 1400 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Commissariato militare di Spezia, e presso i Commissariati di Napoli e Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 1000 m. c. di legname Quercia delle provincie meridionali, di Toscana o di Romagna, per il complessivo importo di L. 120,000. Consegna come sopra; deposito L. 12,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 100,000 di piombo diverso (in filo) per L. 75,000. Consegna alla Direzione medesima entro 90 giorni. Deposito L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale da Tricarico a Corleto, compreso tra la fine del 2° tronco presso Campomaggiore e la sponda destra del fiume Basento, della lunghezza di m. 9533, per la presunta somma di 314,345 lire. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale L. 19,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la Direzione generale del Debito pubblico nel Palazzo delle Finanze, per la presunta somma di L. 21,300. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 600 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 2000 idem.

— Il 16 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso le Prefetture di Milano e Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del Canale di Pavia dal suo principio fino allo sbocco in Ticino per l'annua somma di 45,255 lire. Manutenzione dal 1° aprile 1879 per un novennio. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 22,500 idem.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura e collocazione in opera dell'impalcatura metallica di un ponte a 4 luci, dell'ampiezza di m. 16.65 per le due estreme e di m. 21.30 per le intermedie, lungo la strada nazionale da Gravellona per Pallanza al Cantone Ticino, per il complessivo importo di L. 88,898, in ragione di L. 0.65 per chilogramma, applicato al peso di chil. 133,690. Fornitura completa, comprese le opere in muratura, entro 240 giorni, e dopo 180 giorni compimento completo in opera. Deposito interinale L. 4000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 550 di rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'arsenale di Torino si terrà un'asta per l'appalto della provvista di tonn. 350 di litantrace grasso, per l'importo complessivo di L. 15,400. Deposito L. 1600 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il Municipio di Goni (prov. di Cagliari), si terrà una seconda asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal detto Comune al limite di San Basilio, della lunghezza di 7749,43 metri, pel presunto importo di L. 57,580. Deposito interinale L. 3000 in biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 6000, idem o rendita D. P.

— Il Consiglio di amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia ha aperto una gara a schede segrete per la fornitura di articoli di vestiario pel personale di dette Strade ferrate.

Le schede medesime dovranno dichiarare in tutte lettere il ribasso di un tanto per cento da applicarsi a tutti indistintamente i prezzi indicati nella tariffa allegata al Capitolato. Queste schede, suggellate e portanti la soprascritta: *Offerta per la fornitura di vestiario*, dovranno pervenire alla Direzione dell'Esercizio non più tardi del giorno 14 ottobre p. v., colla prova di un deposito di L. 5000 presso la Cassa Centrale dell'Amministrazione medesima, in numerario o rendita D. P. Campioni e Capitolato visibili presso l'Economato della detta Amministrazione.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

34ª Settimana. — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 468,411.50 | 323.94 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 481,355.68 | 332.89 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 12,944.18 | — 8.95 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 12,839,922.51 | 8,879.61 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 14,251,824.98 | 9,856.03 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,411,902.47 | — 976.42 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 182,680.30 | 159.27 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 171,537.43 | 151.80 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . | + 17.— | + 11,142.87 | + 7.47 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,55 | 4,712,917.53 | 4,117.70 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,089.92 | 4,547,406.73 | 4,172.24 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 54.63 | + 165,510.80 | — 54.54 |

## Strade Ferrate Romane

28ª Settimana — *Dal* 14 *al* 20 *luglio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 489,162.31 | 15,392.57 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 466,713.88 | 14,784.58 |
| Differenza in più . . . | — | 22,448.43 | 607.99 |
| Differenza in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 luglio 1878 . | 1,650 | 14,321,388.14 | 16,163.57 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 15,366,236.64 | 17,384.98 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 1,044,848.50 | 1,221.41 |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 in meno . . . . | 776,77 | » | » |

# ANNUNZI

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 9 Ottobre 1878 N.° 41.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Strade ferrate italiane nel* 1877 (Contin.) — *Servizio ferroviario internazionale. Progetto di Convenzione elaborato alla Conferenza di Berna — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Comunicati — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE STRADE FERRATE ITALIANE

### nel 1877

*(Continuazione — V. N. 40)*

Volendo ora addentrarci nei particolari delle costruzioni ferroviarie durante il 1877, prendiamo in esame la prima parte della Relazione dell'on. Valsecchi, cioè quella che riguarda le *costruzioni per conto diretto dello Stato.*

Dal riassunto della medesima rileviamo che la lunghezza totale delle linee da esso costrutte o in corso di costruzione era nel 1877, come nel 1876, di chil. 1,781, così ripartiti:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Calabro-Sicule | 1° periodo | Chil. | 640 |
| | 2° id. (non calcolata la sostituzione della linea di Montedoro) | » | 640 |
| Asciano-Grosseto | | » | 85 |
| Ligure | | » | 268 |
| Savona-Bra con Cairo-Acqui | | » | 148 |
| | | Totale Chil. | 1,781 |

Di queste linee, al 31 dicembre 1876 erano in esercizio chil. 1573, compresivi soli chil. 432 delle Calabro-Sicule del 2° periodo; ma durante il 1877 furono aperti su queste linee altri 64 chil., sicchè lo sviluppo totale delle linee in esercizio alla fine del detto anno era di chil. 1637, restando ancora chil. 146 delle stesse linee da aprirsi a compimento della complessiva rete di chil. 1781 spettante per costruzione allo Stato.

L'ammontare dei lavori eseguiti e delle provviste fatte durante il 1877 risulta, distintamente per ferrovia, come segue:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Calabro-Sicule | 1° periodo | L. | 4,631,735.22 |
| | 2° id. | » | 22,072,713.02 |
| Asciano-Grosseto | | » | 2,461.79 |
| Ligure | | » | 1,357,367.79 |
| Savona-Bra con Cairo-Acqui | | » | » |
| | | Totale L. | 28,064,277.82 |

mentre nel 1876 la spesa totale ascese a L. 33,133,002.04, calcolate specialmente L. 27,163,932.96 per le Calabro-Sicule del 2° periodo.

Anche le spese di amministrazione e di personale, che nel 1876 erano ascese a L. 2,195,514.46, nel 1877 diminuirono sino a L. 2,117,724.77.

Questa cifra, che comprende pure le spese per gli studii e per la compilazione dei progetti di massima e definitivi, messa a confronto coll'importo dei lavori eseguiti nell'anno, corrisponde al 7.54 0[0, mentre nel 1876 corrispondeva al 6.63 p. 0[0.

L'elevatezza della media generale delle spese di amministrazione del 1877 in confronto dell'anno precedente dipende particolarmente dal fatto che, tanto sulla Ligure, quanto sulle linee Savona-Bra e Cairo-Acqui, vi è tuttora in servizio il personale occorrente per le liquidazioni in corso e per l'istruttoria delle questioni e liti pendenti colle Imprese e coi terzi.

Giova pure avvertire che i lavori di straordinarie riparazioni sulle linee da Savona a Bra ed Acqui sono dall'Amministrazione esercente ritenuti a carico dell'Impresa costruttrice, e sono perciò calcolati nelle spese straordinarie dell'Amministrazione, con riserva di *rivalsa* verso l'Impresa medesima; per cui nessuna cifra è qui esposta per le dette linee.

Nei lavori eseguiti durante il 1877 furono occupate 3,858,728 giornate di operaj, risultando così impiegati in media 12,890 operaj; mentre nel 1876 furono occupate

5,153,676 giornate, impiegando in media 17,692 operaj. Ora, confrontando il numero delle giornate occupate coll'importo dei lavori eseguiti, si rileva che il valore medio del lavoro per ogni giornata d'operaj risultò nel 1877 di L. 7.30, mentre nel 1876 fu soltanto di L. 6.43 circa. —

Come si è esposto più sopra, rimangono tuttora da aprire chil. 146 delle linee Calabro-Sicule del 2° periodo. Volendo ora conoscere l'importo complessivo dei lavori eseguiti per le dette linee a tutto il 1877, rileviamo dall'allegato 9, ch'esso ascende nientemeno che a lire 187,650,777.61, così ripartite:

| | Rete Calabra | Rete Sicula | Totale |
|---|---|---|---|
| *a*) Lavori . . . . . . . . . . | 89,015,130.36 | 75,213,616.51 | 164,228,746.87 |
| *b*) Provviste di materiale mobile . | 8,705,094.76 | 4,687,358.56 | 13,392,453.02 |
| *c*) Impianto di linee telegrafiche . | 207,474.70 | 111,717.14 | 319,191.84 |
| *d*) Spese di personale e d'amministrazione (locali) . . . . . . | 5,537,355.95 | 3,722,778.52 | 9,260,134.47 |
| *e*) Spese generali d'ammistrazione | 270,299.85 | 179,951.56 | 450,251.41 |
| Totale complessivo L. | 103,735,355.32 | 83,915,422.29 | 187,650,777.61 |

Calcolate però alcune opere straordinarie sulle linee in esercizio, il totale delle spese certificate a tutto il 1877 ascende a . . . . . . . . . . . L. 189,175,204.66
delle quali furono ammesse a pagamento coi fondi stanziati a tutto il detto anno » 185,822,638.08
per cui rimasero da pagare coi fondi pel 1878 . . . . . . . . . . . . L. 3,352,566.58

Le somme poi autorizzate per la costruzione delle suddette ferrovie colle leggi dal 1870 al 1877 ammontano a . . . . . . . . . . . L. 211,000,000.—
di cui ne furono pagate finora come sopra » 185,822,638.08

Risulta quindi il fondo disponibile al 31 dicembre 1877 in . . . . . . . L. 25,177,361.92

A cui aggiunte le autorizzate per altre spese straordinarie d'amministrazione in » 2,610.—

Si ha la somma stanziata nel bilancio definitivo pel 1878 in . , . . . . » 25,179,971.92

Dall'allegato 10 rileviamo finalmente che l'importo dei lavori che restano da eseguire, a termini delle suddette leggi, per la rete Calabro-Sicula si calcola pel 1878 in . . . . . . . . . L. 25,405,181.32
(di cui L. 16,262,575.67 per le Calabre, e L. 9,142,006.15 per le Sicule)
e pel 1879 ed anni successivi in . . » 48,366,071.31
(di cui L. 7,238,169.22 per le Calabre, a L. 41,127,902.19 per le Sicule)

In totale L. 73,771,253.13
che insieme coll'importo dei lavori finora eseguiti in . . . . . . . . . » 164,228,746.87

Formano la spesa complessiva preventivata in . . . . . . . . . . . L. 238,000,000.—

Passando ora alla seconda parte della Relazione, che abbraccia le *costruzioni di ferrovie concesse all'industria privata*, rileviamo che i tronchi di ferrovie concesse alla detta industria, aperti all'esercizio nel 1877 o rimasti da aprire, sommarono a chil. 1138 così ripartiti (*):

| | Aperti all'esercizio nel 1877 | Rimasti da aprire al 31 x.bre 1877 |
|---|---|---|
| 1. Da Gozzano ad Alzo . . . . . Chil. | » | 6 |
| 2. Da Oristano ad Ozieri . . . . . . » | » | 114 |
| 3. Da Ozieri a Terranova . . . . . . » | » | 71 |
| 4. Da Termoli alla linea Foggia-Napoli . . . . . . . . . . . . . . . » | » | 125 |
| 5. Da Aquila a Rieti . . . . . . . » | » | 68 |
| 6. Da Laura ad Avellino . . . . . . » | » | 24 |
| 7. Dalle cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare . . . . . . . » | » | 12 |
| 8. Dalla Stazione per la Carnia a Pontebba (Ferrovia pontebbana) . . . » | 8 | 21 |
| 9. Da Firenze a Prato ed a Poggio Cajano (ferrovia a cavalli) . . . » | » | 30 |
| 10. Da Legnago a Badia (Legnago-Rovigo-Adria) . . . . . . . . . . . » | 18 | » |
| 11. Da Verona a Legnago . . . . . » | 44 | 7 |
| 12. Da Tremezzina a Porlezza . . . » | » | 13 |
| 13. Da Luino a Fornasette . . . . » | » | 4 |
| 14. Da Palermo per Marsala a Trapani . . . . . . . . . . . . . . . » | » | 193 |
| 15. Da Vicenza a Treviso . . . . . » | 61 | » |
| 16. Da Padova a Bassano . . . . . » | 47 | » |
| 17. Da Ponte Galera a Fiumicino . » | » | 11 |
| 18. Da Treviglio a Rovato . . . . . » | » | 34 |
| 19. Da Ciampino a Nemi . . . . . . » | » | 24 |
| 20. Da Milano a Saronno . . . . . . » | » | 21 |
| 21. Da Parma a Brescia . . . . . . » | » | 85 |
| 22. Da Brescia ad Iseo . . . . . . . » | » | 20 |
| 23. Da Milano ad Incino-Erba . . . » | » | 40 |
| 24. Da Conegliano a Vittorio . . . » | » | 14 |
| 25. Da Settimo a Rivarolo (già a cavalli) . . . . . . . . . . . . . . » | » | 23 |
| Totale Chil. | 178 | 960 |

Di queste linee merita speciale menzione quella della Pontebba, per quanto riguarda il 3° ed ultimo tronco, da Resiutta al confine austro-ungarico, rimasto da costruire nel 1876, dopochè venne aperto nel marzo il tratto di chil. 8 compreso fra la Stazione per la Carnia e Resiutta.

Il detto ultimo tronco, dello sviluppo di m. 20,178.80, è diviso in 3 sezioni, cioè: 1° da Resiutta a Chiusaforte, ora aperto all'esercizio; 2° da Chiusaforte a Rio Costa da Presa, i cui lavori vennero appaltati nel febbraio del 1877; 3° da Rio Costa da Presa a Pontebba, lavori appaltati nell'aprile detto anno. Ora, per queste due ultime sezioni la Relazione dice che, attese le difficoltà tecniche di costruzione delle molte e grandi opere da eseguire (tra cui 21 gallerie del complessivo sviluppo di m. 3,498.59, delle quali la più lunga, quella di S. Rocco presso Pontebba, misura m. 670, e le altre due, dette Ponte di Muro, l'una misura m. 356.51 e l'altra m. 327.50), la completa ultimazione delle dette sezioni non potrà aver luogo se non entro il 1° semestre 1879.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti per la ferrovia pontebbana, dal loro cominciamento (marzo 1874)

(*) Riferiamo il prospetto riassuntivo posto in fine a questa parte della Relazione (pag. 198), però correggendone la cifra totale in corrispondenza alle indicazioni particolari date al principio (pag. 160). Notiamo poi che altre differenze ingiustificate si notano tra questo prospetto e quello consimile della Relazione precedente, per cui non si possono istituire confronti.

Al prospetto medesimo seguono due quadri statistici, le cui cifre non corrispondono esattamente nè a questo prospetto, nè alla situazione generale che abbiamo riferito nel precedente articolo, desumendola dalla 3ª parte della Relazione.

Su tali differenze non possiamo che richiamare l'attenzione della solerte Direzione generale ed attenderne gli schiarimenti.

(La Red.).

al 31 dicembre 1877, e di quelli che restano da eseguire, viene calcolato come segue:

a) Lavori eseguiti a tutto il 1876, comprese le espropriazioni . . . . . . . . . . . . L. 10,769,600
b) Lavori eseguiti nel 1877 . . . . » 8,984,000
c) Da eseguire a compimento della linea » 9,473,835

Totale L. 29,226,845

Nel 1877 si ebbero 288 giornate utili di lavoro, con una media giornaliera di 3,395 operaj. —

Compiuto così l'esame delle parti della Relazione statistica dell'on. Valsecchi relative alle costruzioni, ci occuperemo nel prossimo numero della parte riguardante i prodotti e le spese dell'esercizio.

*(Continua)*

# SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

## PROGETTO DI CONVENZIONE

### ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

Il progetto di Convenzione internazionale pei trasporti delle merci sulle ferrovie, elaborato alla Conferenza di Berna, essendo ormai venuto nel dominio del pubblico, poichè l'avv. De Seigneux di Ginevra (uno dei promotori del progetto) lo presentava al Congresso internazionale per lo sviluppo e miglioramento dei mezzi di trasporto, tenutosi a Parigi il 24 scorso giugno, facendone poi oggetto di una sua pubblicazione per le stampe, appunto allo scopo di richiamarvi l'attenzione di tutti gl'interessati, — crediamo noi pure di far cosa utile, dando una traduzione di quell'importante lavoro, accompagnata da succinte note sui punti più rimarchevoli.

*Art.* 1.° — La presente Convenzione internazionale si applica a tutti i trasporti di merci che sono eseguiti per ferrovia, dal territorio di uno degli Stati contraenti nel territorio di un altro, sulla base di una lettera di vettura diretta.

Le disposizioni da prendersi d'accordo fra gli Stati contraenti per l'esecuzione della presente Convenzione, avranno lo stesso valore che la Convenzione medesima.

*Art.* 2.° — Le disposizioni della presente Convenzione non sono applicabili ai trasporti dei seguenti oggetti:

1° Oro e argento in lingotti, platino, valori monetati o in carta, documenti importanti, pietre preziose, perle fine, gioielli, ed altri oggetti preziosi;

2° Quadri ed altri oggetti d'arte;

2° Trasporti funebri;

4° Oggetti che, per la loro dimensione, peso, o condizionamento, non si presterebbero al trasporto, in ragione del materiale e degli allogamenti, anche di una sola delle ferrovie che concorrono al trasporto;

5° Gli oggetti il cui trasporto è riservato al monopolio dell'Amministrazione delle poste, o che sono esclusi dal trasporto in uno dei territorii da percorrere.

*Art.* 3.° — Nelle disposizioni da emettersi per l'esecuzione della presente Convenzione saranno designati gli oggetti che, in ragione della sicurezza e dell'ordine pubblico, o dell'interesse di un buon esercizio, sono egualmente esclusi dal trasporto internazionale in tutti gli Stati contraenti, nonchè quelli i quali, pei medesimi motivi, non saranno ammessi che sotto certe condizioni.

*Art.* 4.° — Le condizioni speciali inserte nelle Tariffe comuni delle ferrovie legate con servizii diretti, e, in difetto di tariffe comuni, quelle stipulate nelle rispettive di ciascuna Amministrazione, come anche le condizioni preventivamente convenute fra gli speditori e le Amministrazioni, saranno valevoli in quanto non saranno in contraddizione nè colla presente Convenzione, nè colle disposizioni da emettersi per la sua esecuzione.

*Art.* 5.° — Le Amministrazioni delle ferrovie comprese nei territorii degli Stati firmatarii della presente Convenzione sono obbligate ad effettuare i trasporti internazionali menzionati nell'art. 1°, purchè il mittente si conformi alle prescrizioni della Convenzione, i mezzi di trasporto regolare bastino per effettuare la spedizione, e salvi i casi di forza maggiore.

Le Amministrazioni delle ferrovie non saranno tenute ad accettare le spedizioni che in quanto i trasporti possano essere immediatamente effettuati. Le disposizioni particolari in vigore per la Stazione mittente determineranno se la medesima sarà tenuta a prendere provvisoriamente in deposito le merci, il cui trasporto non si potesse eseguire immediatamente.

Le disposizioni si effettueranno di mano in mano della loro accettazione al trasporto per la ferrovia senza eccezione, a meno di un motivo valevole, basato sull'organizzazione particolare della Ferrovia, la distribuzione dei trasporti, o l'interesse pubblico.

Ogni contravvenzione alle disposizioni di questo articolo potrà dar luogo ad un'azione in risarcimento di danni.

*Art.* 6.° — Ogni spedizione internazionale (V. *art.* 1°) deve essere accompagnata da una lettera di vettura, contenente le seguenti menzioni:

a) luogo e data della formazione della lettera di vettura;

b) designazione della Stazione e dell'Amministrazione mittente;

c) designazione della Stazione destinataria, nome e domicilio del destinatario, ed occorrendo, la menzione che la merce deve essere tenuta a disposizione del mittente alla Stazione destinataria (ferma in Stazione);

d) la designazione del contenuto, dell'invio, l'indicazione del peso od un ragguaglio equivalente, di conformità alle disposizioni speciali della Ferrovia mittente; ed inoltre per le merci in colli, il numero, la descrizione dell'imballaggio, le marche e numeri dei colli;

e) la dichiarazione eventuale del valore per la responsabilità limitata della Ferrovia (V. *art.* 35);

f) la dichiarazione eventuale della somma rappresentante l'interesse alla consegna (V. *art.* 38);

g) la menzione se la spedizione sia a grande od a piccola velocità;

h) l'enumerazione particolareggiata dei titoli di accompagnamento richiesti dalle Dogane, Dazii ed Autorità di polizia, come anche l'indicazione eventuale di un intermediario;

i) la menzione della spedizione in porto affrancato, se vi è luogo;

k) il rimborso gravante la merce;

l) la menzione della via da seguire.

In difetto di questa indicazione, la Ferrovia deve scegliere la via che le sembra più vantaggiosa pel mittente. La Ferrovia non è responsabile delle conseguenze risultanti da tale scelta, che in caso di colpa grave da sua parte;

m) il nome del mittente, constatato dalla sua firma, scritta o stampata, o dal suo timbro, e l'indicazione del suo indirizzo.

Le prescrizioni di dettaglio concernenti la redazione ed il contenuto delle lettere di vettura, e segnatamente la formola da applicare, sono rinviate alle disposizioni da emettere per l'esecuzione della presente Convenzione.

Non saranno ammesse, nè inserzioni di dichiarazioni ulteriori nella lettera di vettura, nè la redazione di altri documenti concernenti il contratto di porto, nè l'aggiunta di altri titoli, a meno che siano dichiarati ammissibili dalla presente Convenzione o dalle disposizioni da emettere pel suo eseguimento.

*Art.* 7°. — Il mittente è responsabile della esattezza delle indicazioni e dichiarazioni contenute nella lettera di vettura; sono a suo carico tutte le conseguenze di dichiarazioni irregolari, inesatte o incomplete.

Le Amministrazioni ferroviarie hanno diritto di sempre verificare, ed essenzialmente nel caso previsto al terzo alinea dell'art. 10, il contenuto dei colli. Tale verifica sarà fatta conformemente alle disposizioni legali del territorio ove la verifica avrà luogo, e, se è possibile, in presenza dell'avente diritto.

Le disposizioni legali di ciascuno Stato regoleranno egualmente ciò che concerne il diritto e l'obbligo di constatare e di controllare il peso delle merci.

Le disposizioni da emettersi per l'esecuzione della presente Convenzione fisseranno la somma che, in caso di falsa dichiarazione del contenuto o di indicazione di peso inferiore al reale, come pure di sopraccarico di un vagone caricato dal mittente, dovrà essere pagata a vantaggio della Ferrovia, che avrà scoperto l'irregolarità; senza pregiudizio, se vi è luogo, del pagamento complementare della differenza delle spese, e di ogni indennità pel danno che ne risultasse, come altresì della pena incorsa in virtù delle disposizioni penali o dei Regolamenti di polizia.

*Art.* 8.° — Il contratto di porto è conchiuso, dacchè la Stazione speditrice accettò pel trasporto la merce colla lettera di vettura. La Stazione mittente constata l'accettazione apponendo sulla lettera di vettura il suo timbro, portante la data dell'accettazione.

L'apposizione del timbro deve aver luogo immediatamente dopo la consegna completa della merce portata in una stessa lettera di vettura. Il mittente può richiedere che la detta apposizione sia fatta in sua presenza.

La Ferrovia è tenuta, sulla domanda del mittente, a certificare il ricevimento della merce e la data della messa in spedizione, sopra un duplicato della lettera di vettura, che le sarà presentato dal mittente contemporaneamente alla medesima.

Tale duplicato non ha il valore, nè della lettera di vettura accompagnante la spedizione, nè di un bollettino di carico (*connaissement*).

*Art.* 9.° — Allorquando la natura della merce necessita uno imballaggio onde preservarla dalle perdite ed avarie in corso di trasporto, tale cura incombe al mittente.

Se il mittente non adempì a siffatto obbligo, la Ferrovia, a meno che rifiuti la merce, sarà in diritto di esigere che il mittente riconosca, mediante speciale menzione nella lettera di vettura, sia la mancanza assoluta di imballaggio, sia il suo condizionamento difettoso, e ch'egli ne rilasci all'Ufficio mittente conforme dichiarazione.

Lo speditore è responsabile delle conseguenze dei difetti così constatati, nonchè dei vizii d'imballaggio non apparenti. Tutti i danni risultanti da questi vizii sono a carico dello speditore, che, all'evenienza, deve indennizzarne la Ferrovia. Se la dichiarazione non venne fatta, lo speditore non sarà responsabile dei difetti apparenti dell'imballaggio, se non quando sia riconosciuto colpevole di dolo.

*Art* 10.° — Il mittente è tenuto ad unire alla lettera di vettura i titoli necessarii al compimento delle formalità doganali, daziarie o di polizia, prima della consegna al destinatario. Il mittente risponde verso la Ferrovia di tutti i danni che possono risultare dalla mancanza, insufficienza od irregolarità di questi titoli, salvo il caso di colpa da parte della Ferrovia.

La Ferrovia non è tenuta ad esaminare se i titoli sono esatti e sufficienti.

Il mittente potrà designare nella lettera di vettura un intermediario, incaricato di compire le formalità di dogana, di dazio o di polizia. Se tale designazione non ebbe luogo nella lettera di vettura, o il mittente domandi espressamente alla Ferrovia di servirgli di intermediario, sarà essa libera di affidare tale cura ad un commissionario, o d'incaricarsene essa medesima. In quest'ultimo caso, la Ferrovia avrà gli obblighi di un commissionario.

Il destinatario avrà diritto di eseguire, all'arrivo, le formalità di dogana e di dazio, a meno di contrarie stipulazioni nella lettera di vettura.

Come rilevasi dagli articoli sin qui riferiti, il progetto ha essenzialmente la forma e l'andamento di una Convenzione pel servizio cumulativo nel modo più generale e completo, ponendo la base della lettera di vettura diretta come punto fondamentale del servizio di cui si tratta, derogando tanto al diritto locale, quanto al diritto comune, in quella parte che, allo stato delle cose, è strettamente necessaria e possibile per l'unità del servizio internazionale. Dai paragrafi *e* e *f* dell'art. 6° già appaiono importanti innovazioni, quanto alla garanzia dei trasporti ed alle misure delle indennità.

Non troviamo però assolutamente conciliabile collo scopo della Convenzione (quale si è il trasporto internazionale diretto) l'ammissione d'intermediarii per le operazioni doganali e simili; perocchè siffatti intermedii, ossia spedizionieri, non possono a meno di recare ritardi, maggiori spese, controversie colle Amministrazioni ferroviarie e doganali, ed altri incagli di vario genere che la pratica insegna. Si credette di riparare a tale inconveniente mediante la dichiarazione inserta nel secondo alinea dell'art. 7, che le Amministrazioni ferroviarie abbiano sempre il diritto, e soprattutto nel caso di cui si tratta, di verificare il contenuto dei colli; ma tale clausola non raggiungerà lo scopo, essendo cosa della massima difficoltà il conciliare l'intervento di un terzo in operazioni, che assai

meglio, più economicamente e con sicurezza, può fare la Ferrovia a mezzo de' suoi agenti.

Non intendiamo con ciò di menomamente osteggiare una classe di agenti, la quale ha reso al commercio utili servigii, e potrà certo renderne ancora, in determinate condizioni; ma sosteniamo colla massima convinzione, che primo requisito del servizio internazionale diretto è la esclusione di ogni intermediario, essendo questo la negazione di un servizio di tal genere. Il progetto quindi, avrebbe, a nostro avviso, statuito assai meglio, escludendo assolutamente gli intermediarii, laddove, per quanto loro sarebbe demandato, funzionano gli agenti delle Ferrovie.

A proposito ancora delle disposizioni formanti oggetto dei surriferiti articoli, non ci pare sufficientemente cauta quella del paragrafo *m* dell'art. 6, che per l'autenticità della lettera di vettura ammette altri mezzi che la firma originale del mittente, al contrario di quanto vorrebbe l'art. 387 del progetto di Codice di commercio italiano.

*Art.* 11.° — Il prezzo di trasporto sarà calcolato in conformità delle tariffe legalmente in vigore e debitamente pubblicate. Ogni convenzione particolare, che avesse per effetto di accordare ad uno o più speditori una riduzione di prezzo sulle tariffe, è formalmente interdetta e nulla di pien diritto.

Se la Stazione di partenza è legata a quella destinataria con tariffe dirette, ed in mancanza di ordini contrarii dello speditore, il prezzo di trasporto sarà calcolato in base alle dette tariffe. In caso contrario, l'ammontare totale del porto si comporrà della somma delle tasse da percevere dalle diverse Amministrazioni od Unioni ferroviarie, in virtù delle rispettive tariffe.

Quanto ai *diritti fissi*, non sarà percetta a favore delle Amministrazioni alcuna somma oltre le tasse di trasporto e gli abbuoni di prestazioni speciali previste dalle tariffe. Le *spese* sostenute dalle Amministrazioni — come diritti di sortita, d'entrata e di transito, e spese di condotta da una Stazione all'altra, non indicate nella tariffa; spese di riparazioni necessitate dal condizionamento esterno o interno delle merci per assicurarne la conservazione —, dovranno essere loro rimborsate.

Le Ferrovie devono indicare nella lettera di vettura le spese di porto, in quanto sono ad esse note, in base alle lore tariffe interne e dirette.

Certamente la unificazione delle tariffe sulla vastissima rete della Lega internazionale sarebbe il desiderato nella materia; ma chi per poco ne è pratico, e vede le immense difficoltà che a tale riguardo s'incontrano per reti assai minori, comprenderà facilmente come, nelle attuali condizioni, il ricercare per l'attuazione del servizio internazionale l'unità di tariffe equivaleva a renderlo impossibile. Sarà questo un progresso, che maturerà col tempo; frattanto non potevasi fare a meno di adottare il sistema della addizione delle singole tariffe vigenti, le quali, del resto, posto il servizio diretto, saranno tratte ad accostarsi. Comunque poi, la differenza di tariffe non era l'oggetto su cui fosse ora chiamata l'attenzione dei varii Stati, trattandosi anzitutto di eliminare le gravi difficoltà d'indole legale, che nascevano dalle disparate legislazioni nei casi di contestazioni per perdite, ritardi, avarie e simili.

Relativamente a questo articolo, è poi da notare che la proibizione sancita nel primo alinea non si accorda all'art. 274 della nostra legge sulle opere pubbliche, più liberale e meglio inteso a favorire l'esercizio ferroviario, permettendo le Convenzioni per ribassi di tariffe, purchè non siano negati a tutti coloro che offrono alle Ferrovie eguali vantaggi e si trovino in pari circostanze (*).

*Art.* 12.° — Se le spese di porto non furono pagate all'atto della consegna della merce per la spedizione, saranno considerate come poste a carico del destinatario.

Le Amministrazioni possono esigere l'anticipazione delle spese di porto, trattandosi di merci che, dietro l'apprezzamento della Ferrovia mittente, sono soggette a pronta deteriorazione, o che, stante il loro minimo valore, non le garantiscono sufficientemente delle spese di porto.

Se, in caso di trasporto affrancato, l'ammontare delle tasse non può essere esattamente fissato al momento della spedizione, l'Amministrazione potrà esigere il deposito di una somma rappresentante approssimativamente queste spese.

In caso d'irregolare applicazione di tariffa o di errori di calcolo nella fissazione delle spese e dritti di trasporto, la differenza in più o in meno dovrà essere rimborsata. Ogni reclamo per errore non è ricevibile, se non fatto entro un anno, a partire dal giorno del pagamento, sotto riserva delle disposizioni contenute nell'art. 46, alinea 3 e 4. Non è tuttavia applicabile l'art. 44, alinea 1°.

*Art.* 13.° — Il mittente potrà gravare d'assegno la merce sino alla concorrente del suo valore, a meno che l'assegno ecceda il massimo fissato dalle disposizioni da emettersi per l'eseguimento della presente Convenzione. Sono eccettuate solamente le merci per le quali può essere richiesta l'anticipazione delle tasse di porto. (V. *art.* 12, *alinea* 2°).

Per ogni assegno sarà percetta una tassa determinata dalle tariffe.

L'Amministrazione non sarà tenuta a pagare gli assegni al mittente, se non dopo che l'ammontare le sarà stato soddisfatto dal destinatario. La Ferrovia non è tenuta a pagare spese anticipate, prima della consegna della merce.

Quando la merce sia stata consegnata al destinatario senza preventivo incasso dell'assegno, la Ferrovia sarà responsabile del danno sino alla concorrenza del valore della merce (V. *art.* 34), ma non oltre l'ammontare dell'assegno.

(*Continua*) *Avv.* G. E. G.

(*) Vedi, a questo proposito, la nostra polemica col *Corriere Mercantile* circa la questione delle esportazioni Cirio (V. *Informazioni particolari*). (La Red.)

# Nostre Corrispondenze

SUI FRENI CONTINUI — CONFERENZA DEL SIG. BANDERALI

Parigi, 7 ottobre.

Una delle Conferenze più importanti ch'ebbero luogo al Trocadero in occasione dell'Esposizione universale fu, senza dubbio, quella di sabbato scorso, fatta dal sig. Banderali, ispettore principale del servizio centrale alle ferrovie del Nord. Oggetto della Conferenza era lo studio dei *freni continui*, applicati dalle diverse Compagnie ferroviarie. Fino a questi ultimi tempi, i convogli non si trovavano prov-

visti che di freni isolati, i quali agivano su una frazione del convoglio. La necessità di estendere l'azione dei freni all'intero convoglio s'è fatta vivamente sentire da qualche anno, a causa delle grandi velocità adottate pei treni celeri con dei carichi che vanno di giorno in giorno sempre più aumentando. Si tratta, in altre parole, di opporre ad ogni vettura una resistenza proporzionale al peso della stessa, per modo da ridurre da 1000 metri a 300 il percorso medio del convoglio dall'istante che si fanno funzionare i freni. Questa riduzione importante nello spazio percorso ha, come ognuno può immaginarsi, l'immenso vantaggio di diminuire, ed il più delle volte d'evitare, le conseguenze disastrose degli accidenti ferroviarii, che si verificano più o meno frequentemente sulle diverse linee ferroviarie.

La scelta del miglior sistema di freno continuo è certamente oggidì una delle questioni più complesse, e che preoccupa, a giusto titolo, l'attenzione pubblica. Diversi sistemi si trovano in presenza, e ciascuno di questi ha i suoi vantaggi ed i relativi inconvenienti. Nessuno è ancora perfetto.

Peraltro, tra i varii sistemi che richiamano di più l'attenzione delle persone tecniche, se ne trovano due in presenza, che sembrano destinati ad un'adozione generale; vogliamo parlare del freno automatico *Westinghouse* ad aria compressa, e del freno a vuoto *Smith*, modificato dal sig. *Hardy*. Ambedue questi sistemi hanno i loro partigiani egualmente entusiastici pei vantaggi che ne vogliono ottenere. In Inghilterra, come in Francia, diverse Compagnie ferroviarie hanno adottato l'uso esclusivo e generale d'uno di questi sistemi. Per non parlare che di quest'ultimo paese, diremo che, mentre la Compagnia dell'Ovest adottò in modo generale l'uso del freno automatico Westinghouse, quella del Nord preferì l'uso del freno a vuoto egualmente applicato in modo generale.

Il sig. Banderali, senza pronunciarsi categoricamente sulla preferenza da darsi piuttosto all'uno che all'altro dei due sistemi in concorrenza, ha voluto però dare le ragioni che lo indussero ad adottare, per la rete del Nord, il freno a vuoto. La semplicità degli organi attinenti a questo sistema di freno, e quella conseguente del loro funzionamento, è forse la principale ragione che possa spiegare l'adozione del freno a vuoto su quella rete. Aggiungiamo che questo vantaggio ne include un secondo, che non è punto trascurabile dal punto di vista amministrativo, quello cioè dell'economia d'impianto del sistema.

Anche il sig. Couche, ispettore generale delle miniere, la cui autorità in materia ferroviaria è indiscutibile, si limita, nella sua opera sulle strade ferrate, ad accennare i difetti propri ad ogni sistema, senza propendere all'adozione d'un sistema particolare. Evidentemente, resta ancora molto a fare nello studio del miglior apparato di freno continuo. L'esercizio prolungato e generale dell'uno e dell'altro sistema servirà, meglio che qualsiasi discussione, a farne emergere i vantaggi, che se ne possono ritrarre, come a correggerne i difetti mano mano che si presenteranno.

Noi ci riserviamo a trattare più particolarmente dei singoli sistemi di freni continui, che attirano l'attenzione delle persone tecniche, limitandoci per oggi ad encomiare il sig. Banderali per l'arguta conferenza tenuta al numeroso e scelto uditorio, accorso ad ascoltarlo.

Ing. N. STEFANINI.

# Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Lunedì scorso si è definitivamente insediato a Milano il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, quale venne stabilito con R. Decreto del 27 settembre scorso, cioè composto delle persone già da noi indicate.

Il presidente, on. Morandini, alla presentazione dei capi-servizio e degli impiegati superiori dell'Amministrazione, ebbe per tutti espressioni molto benevole e lusinghiere.

---

Il comm. Vitali, membro del suddetto Consiglio, partiva ieri sera per Roma; ed il Direttore dell'esercizio, comm. Massa, partiva invece per Parigi, ove si recherà tra qualche giorno anche l'on. presidente Morandini.

---

Le pioggie torrenziali dei due ultimi giorni hanno recato gravissimi danni alle linee ferroviarie di queste provincie, interrompendone affatto le comunicazioni. Oggi Torino si trova isolata da Genova, Savona e Piacenza.

Le acque della Bormida scalzarono il magnifico ponte-viadotto di 32 metri di altezza presso Cengio, sulla linea di Savona-Bra, causandone per una parte la rovina. Per ora riesce impossibile effettuare qualsiasi trasbordo.

La stessa Bormida asportò 250 metri circa di argine stradale coi tre binarii presso la Stazione di Alessandria, rimanendo il ponte sul detto fiume affatto isolato. I treni di Firenze, Roma e Genova sono da stamane fermi. Si lavora alacremente per una provvisoria riparazione.

Sulla linea Alessandria-Acqui-Cairo tre sono le interruzioni. A Cassine, Strevi ed a Ponti per corrosione della strada, prodotta dalle acque della stessa Bormida; la quale, infine, interruppe pure la linea Alessandria-Cavallermaggiore, allagando la strada presso Cantalupo, ove però si spera di poter riprendere domani il servizio mediante trasbordo.

---

In relazione al Decreto ministeriale del 19 luglio scorso, con cui veniva approvato il progetto del ponte a sistema misto (cioè con una travata centrale metallica e due archi per ogni accesso in muratura) per la traversata del torrente Fella a Ponte Muro sulla ferrovia Pontebbana, sappiamo che a giorni avrà luogo una gara per la fornitura della detta travata, alla quale verranno invitate le più accreditate Ditte italiane ed estere.

La travata centrale metallica avrà una luce di metri 72, ed i quattro archi laterali a pieno centro una luce di metri 18.

I lavori in muratura sono già in corso di costruzione, e verranno spinti con tutta alacrità, affinchè possano esser compiuti prima del sopraggiungere della stagione invernale.

---

Dalla Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia venne pubblicato l'avviso relativo all'an-

nunciato 4° treno di piacere Torino-Parigi, che avrà luogo il 16 corrente, alle stesse condizioni del precedente.

I simultanei incanti tenutisi il 3 corrente presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo essendo andati deserti, annunziamo che il 23 corrente ottobre avrà luogo una seconda asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla completa ultimazione del traforo del Colle di Tenda e relative strade di accesso per la presunta somma, soggetta a ribasso d'asta, di lire 1,939,076.

Le condizioni sono le medesime di quelle del primo incanto.

Il *Corriere Mercantile* ritorna alla carica circa la questione delle esportazioni Cirio; ed accusandoci di voler *isfuggire la discussione*, perchè non convinti della *bontà della causa* che abbiamo finora sostenuto, insiste perchè, *di fronte all'equità ed alla morale*, il Governo ed il Parlamento pensino a modificare le leggi vigenti, trattandosi di *privilegi e monopolii dannosi ad una grande quantità di persone.*

No, noi non abbiamo voluto, nè vogliamo punto *sfuggire la discussione*, ma la credemmo e la crediamo inutile, quando gli argomenti addotti contro la buona causa che noi sosteniamo ci sembrano assolutamente destituiti di ragione e contrarii all'evidenza dei fatti.

Se le leggi, di cui si tratta, fossero realmente immorali e nocive, noi non esiteremmo un momento ad associarci al *Corriere Mercantile* per chiederne l'abrogazione; ma egli è invece, che noi le crediamo eque ed utili, sicchè l'abrogarle sarebbe non solo ingiusto, ma di grandissimo danno al nostro paese.

Non sussiste, infatti, che le concessioni sui trasporti ferroviarii fatte alla Ditta Cirio in base alla legge vigente abbiano avuto per risultato di *schiacciare nella concorrenza le Ditte minori*, come afferma il *Corriere Mercantile.*

Quali sono, nel caso concreto, le Ditte minori che vennero schiacciate?

Le concessioni Cirio riguardano forse un ramo di commercio già esercitato da molti o da pochi altri, i quali siano stati sopraffatti per non poter sostenere la concorrenza del Cirio, il quale per le ottenute facilitazioni sui trasporti, veniva posto in condizione eccezionalmente favorevole?

Quelle concessioni avevano ben altro scopo, che fortunatamente raggiunsero appieno; poichè con esse si rese possibile al Cirio *d'impiantare un nuovo traffico di esportazione che nessuno prima di lui esercitava, nè aveva mai tentato di esercitare, ed è quindi assolutamente esclusa la concorrenza delle Ditte minori.* Mercè quelle concessioni, il Cirio potè dare una grande spinta alla già troppo depressa coltivazione orto-agricola del nostro paese, facendo di molto aumentare la produzione delle derrate.

Ed ora ch'egli con tanti sacrificii e con tanto coraggio, malgrado le molte decezioni avute, è riuscito a stabilire una nuova industria, ci pare che, invece di lagnarsene, dovrebbero rallegrarsene tutti coloro che, seguendo le sue pedate, si vedono così aperta una sicura fonte di guadagni, di cui altri corse già i rischi e le avventure.

Quando si consideri che il Cirio esporta dall'Italia tante derrate pel valore di circa 40 *milioni all'anno*, e che i suoi trasporti dànno all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia un maggiore introito annuo di circa 2 milioni, noi crediamo che, all'evidenza di questi fatti e di queste cifre, nessun buon Italiano possa negarne l'importanza benefica per l'avvenire economico del nostro paese, e non sentirsi pure compreso di un certo orgoglio nazionale pei brillanti risultati ottenuti dalla Ditta Cirio in tutta l'Europa.

Noi, per parte nostra, desideriamo e speriamo che, in grazia delle facilitazioni sui trasporti accordate dalla legge vigente, possano sorgere altri Cirio, coi quali (ne basterebbero 10) poter giungere al tanto desiderato equilibrio tra le importazioni dall'estero e le esportazioni italiane.

Ora, quando una legge ci dà di tali risultati, noi non possiamo certo chiamarla ingiusta ed immorale, e ci pare sarebbe anzi il caso di allargarla, anzichè di abrogarla.

Tanto più, quando vediamo concentrarsi del continuo a Genova, a Torino ed in altre grandi città di confine migliaia di connazionali, che emigrano all'estero, mentre vi sono in paese tanti terreni incolti che attendono l'opera della *redenzione* (come disse il ministro Baccarini), noi crediamo che se, mercè le dette leggi, si potessero concedere facilitazioni tali da indurre quegli emigranti a rimanere in paese ed a coltivare invece i nostri terreni, aumentando così la pubblica ricchezza, dovremmo benedire leggi così provvide, nè potrebbe mai venirci in pensiero di invocarne l'abrogazione!

Per le interruzioni ferroviarie sovraccennate, stamane non è giunto il corriere di Roma, e quindi ci è mancata la solita nostra corrispondenza dalla Capitale.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria.** — I giornali di Roma annunciano che la Commissione d'inchiesta per le ferrovie si è riunita lunedì alle ore 3 presso il Ministero dei lavori pubblici, sotto la presidenza dell'on. Jacini. Erano presenti gli on. Ferracciù, Genala, Biglia, De Vincenzi, La Porta, Monzani, Correnti ed altri.

L'on. Monzani presentò la sua relazione circa il riscatto dello Stabilimento di Pietrarsa; ma fu deliberato di fare nuove indagini in proposito.

Si cominciò a discutere intorno al riscatto delle Ferrovie Romane, ma nessuna deliberazione fu presa.

**Ferrovie in Sicilia** — I giornali annunciano che domenica scorsa è partita da Caltanissetta per Roma la Commissione nominata da quel Municipio nelle persone del barone Benintendi e degli ingegneri Musumeci e Masella, perchè, col concorso del deputato Tumminelli, patrocinino presso il Governo la causa del congiungimento della ferrovia diretta Vallelunga al capo nord della grande galleria San Giuliano, presso la Stazione di Caltanissetta.

**Accidente sulle ferrovie dell'Alta Italia.** — Il capo-traffico cav. Ponzoni diresse ai giornali milanesi il seguente comunicato:

« La mattina del 2 corr., fra Rogoredo e Melegnano, a cagione di lavori in corso sulla strada, sviava il treno facoltativo merci n. 731, senza danno alcuno agli agenti di servizio, e soltanto con guasti al materiale ed alle merci nel medesimo contenuti, non però di molto rilievo.

« Il personale del treno, rilevati ad una certa distanza i lavori di cui sopra, diede pronta opera a rallentare la marcia del medesimo; ma la pressione contro la locomotiva, esercitata dalla massa dei carri che lo componevano, impedì la fermata in tempo utile, e determinò lo sviamento, senza che il personale di servizio avesse a riportare il più leggiero danno, avendo potuto, stante il rallentamento del treno, scendere a terra prima che succedesse lo sviamento.

« A calmare ogni apprensione del pubblico, giova osservare che, nè ad un treno viaggiatori e nemmeno ad un treno merci ordinario poteva accadere simile accidente, giacchè non si pone mano a lavori sulla sede stradale, se non a prestabiliti intervalli fra l'uno e l'altro dei treni ordinarii, che hanno luogo giornalmente, mentre invece i facoltativi si effettuano soltanto in via eccezionale per dare sfogo a spedizioni oltre l'ordinario.

« La causa di tale deplorevole accidente deve attribuirsi a mancanza, irregolarità od inosservanza dei prescritti segnali speciali; ciò che sarà rilevato da apposita Commissione incaricata di regolare inchiesta.

« A cagione dell'ingombro, si dovettero trasbordare du-

rante la giornata i treni viaggiatori, i quali però nella sera stessa ripresero il loro corso regolare con treni 33 e 146 ».

**Tramway di Torino.** — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 2 corr., autorizzò, per quanto spetta al Municipio, provvisoriamente a titolo d'esperimento e sotto varie condizioni, l'applicazione della locomotiva a vapore, che fa attualmente servizio dalla barriera di Piacenza a Moncalieri, alla corsa che si fa da piazza Castello alla detta barriera e viceversa.

Ed in seguito della ratifica venuta dalla sede centrale della Società dei *Tramways*, la stessa Giunta riconfermò il Capitolato per la concessione della linea Borgo S. Secondo, già antecedentemente approvato e da ridursi in regolare contratto.

Questa concessione era stata pure approvata dalla Deputazione provinciale nella seduta del 30 settembre p. p.

E la stessa Deputazione autorizzò pure la concessione agli eredi Colli dell'impianto del *tramway* a vapore dalla piazza dello Statuto alla Tesoriera.

**Tramway Santhià-Ivrea.** — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 30 settembre p. p., approvò il verbale, con cui dal Comune di Palazzo Canavese venne deliberato un sussidio di L. 10,000 per la costruzione di un *tramway* a vapore fra Santhià ed Ivrea.

**Tramway di Firenze.** — La *Nazione* scrive:

Sabbato, il Prefetto e il R. Delegato visitarono i lavori della linea del *tramway* fra Firenze e Prato.

Sappiamo che si sta formando una Società di azionisti per acquistare dall'attuale costruttore l'esercizio di questa linea, che promette ottimi affari.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Il *Bund* assicura che la Direzione dell'impresa del Gottardo, d'accordo col Consiglio federale, ha deciso di cominciare immediatamente la costruzione dei dieci più lunghi tunnel delle linee d'accesso, purchè la Germania e l'Italia, alle quali questo progetto sarà comunicato, non vi facciano opposizione.

— I dieci milioni, 387 mila e 243 franchi del sussidio pel sesto anno all'impresa del Gottardo, sono ripartiti come segue: Italia, franchi 5,499,128 e cent. 64; Germania e Svizzera, franchi 2,444,057 e 18 cent. per ciascheduna.

A tenore del trattato internazionale del 15 ottobre 1869, bisogna ancora aggiungere a questa somma l'annualità fissa di fr. 3,148,148, cioè per l'Italia fr. 1,666,666.67, e per la Germania e la Svizzera fr. 740,740.73 ciascuna.

A tutto il 31 agosto 1878 furono spesi per la grande Galleria fr. 33,449,815.

Si calcola ch'essa sarà compiuta tra il 20 novembre 1879 e il 31 marzo 1880.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen metri 25.50, e dal lato di Airolo metri 25.55; in totale metri 51.05, cioè m. 7.30 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia ferroviaria del Vieux-Port e dei sobborghi sud di Marsiglia ad aprire all'esercizio il tronco del Vieux-Port, che ha la lunghezza di 3,145 m.

Lo stesso Ministro ha pure autorizzato la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ad aprire all'esercizio pei viaggiatori e per le merci, a partire dal 1° corr., la linea da Harfleur a Montvilliers. Questa linea ha una lunghezza di m. 4,728.40.

**Ferrovie tedesche.** — Un documento ufficiale constata che il commercio e l'industria in Germania cominciano a rialzarsi alquanto.

La *Neue Preussische Zeitung* annuncia che le rendite dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Impero, dal 1° aprile al 31 agosto di quest'anno, presentano un aumento di 136,677 marchi su quelle del periodo corrispondente dell'anno scorso.

**Ferrovia nella Bosnia.** — Lo *Standard* ha da Vienna, 29 settembre:

Per ciò che riguarda l'occupazione della Bosnia, tutta l'energia delle truppe è concentrata nella costruzione di una ferrovia fra Brod e Serajevo. I binarii sono parte in ferro e parte in legno di faggio durissimo, e vengono messi a posto secondo il sistema americano. La linea è provvisoria, e non deve servire che a trasportare in Austria i treni di mercanzie.

— A questo proposito, il *Monit. des Inter. Matér.* dice che ora la linea, partendo da Brod, andrà sino a Vranduk, per poi essere prolungata sino a Serajevo. La sezione da Brod a Vranduk misura circa 150 chil., ma però a scartamento ridotto, cioè a 75 cent. Cominciata nella prima quindicina di settembre, dovrà essere compiuta e pronta all'esercizio entro due mesi.

È uno sforzo possibile soltanto quando si tratta di lavorare pel Genio militare e di poter approfittare di tutte le facilitazioni sommarie di un regime militare.

**Ferrovie turche.** — Lo *Standard* ha da Costantinopoli, 1:

Ecco i particolari delle proposte fatte alla Porta dal generale Klapka. Egli chiede la concessione per la costruzione di una ferrovia da Costantinopoli a Bagdad, colla facoltà di costruire tutti i rami necessarii. La concessione dovrebbe durare 99 anni, e allo spirare di quel termine, la linea sarebbe reversibile alla Porta, senza spesa alcuna. Se, durante il periodo della concessione, altre Società proponessero di costruire nuove ferrovie in altre parti della Turchia Asiatica, i *concessionarii* dovrebbero avere la facoltà di costruirli alle condizioni proposte. I concessionarii dovranno depositare 40,000 lire st. alla Banca Imperiale Ottomana, e se entro tre mesi i lavori non fossero incominciati, perderanno quella somma.

La linea, che conduce a Bagdad, dovrà esser terminata entro sette anni, a meno che non s'incontrino ostacoli invincibili, nel qual caso verrà accordata una dilazione proporzionata. In tempo di guerra, la ferrovia dovrà trasportare *gratis* le truppe ed i materiali; e in tempo di pace, non dovrà ricevere per quei trasporti che i tre quarti del prezzo.

La Compagnia desidera di avere per ogni chilometro di linea un pezzo di terra dai due lati della linea stessa, ed il permesso di chiamare gli emigrati a coltivarla. La Compagnia vuole stabilire nelle principali città europee dei Comitati, onde far divergere dall'America alla Turchia la corrente dell'emigrazione; gli emigranti dovranno esser sottoposti all'autorità di una Commissione mista, composta di due rappresentanti della Società e di due incaricati della Porta.

**Ferrovie in America.** — Leggiamo nell'*Eco d'Italia* di Nuova York, del 18 settembre:

Il Direttore dell'Ufficio delle statistiche, in seguito a richiesta del Segretario del Tesoro in Washington, gli ha trasmesso un lungo, accurato quadro, dimostrante la condizione del commercio interno degli Stati Uniti durante gli ultimi cinque anni; il numero delle miglia delle ferrovie costruite negli Stati Uniti nel corso di dieci anni; la quantità del ferro e dell'acciaio prodotto o la quantità importata in detto periodo di tempo.

In riguardo al commercio interno col mezzo delle diverse linee ferroviarie, è dimostrato un rapido progresso.

Le spedizioni del grano ai porti di mare, durante l'anno ch'ebbe termine col 31 agosto ultimo, furono del 70 0[0 maggiori di quelle dell'anno 1875, le quali pure risultarono le più copiose nella storia di questo paese.

Nel corso degli ultimi 4 anni, vennero costruite 2,224 miglia di ferrovia all'anno, mentre la produzione delle barre di ferro e di acciaio ebbe un aumento del 37 0[0 dal 1867 al 1871.

# Notizie Diverse

**Progetti di lavori pubblici.** — Una circolare dell'on. Baccarini, ministro dei lavori pubblici, agli ingegneri-capi del Genio civile per tutti i servizii, richiama, sulla mancanza di accuratezza in alcune perizie, la loro più seria attenzione; inculca la massima diligenza negli studii da farsi sul terreno, nell'apprezzamento dei lavori; e conclude col desiderare che, nei limiti del possibile, sia facilitato, segnatamente alla classe artigiana, l'accesso ai pubblici incanti od alle private licitazioni coll'impiego diretto dei piccoli capitali; locchè potrà non di rado ottenersi per minuti lavori, specialmente della parte ordinaria del bilancio.

**Lavori edilizii in Roma** — Il *Diritto* dice che la Giunta municipale di Roma, fra le cose urgenti, ha deliberato di far costruire un passaggio coperto, che dalla piazza d'Aracoeli — passando pel giardino che fiancheggia la cordonata — conduca sulla spianata del Campidoglio; e ciò onde i numerosi impiegati, che salgono quel Calvario tutti i giorni, siano nell'estate preservati dai raggi del sole. Peccato che si dovrà guastare l'aspetto ameno del giardino!

— L'*Opinione* poi scrive:

Da qualche giorno si lavora alacremente a compire le demolizioni ed il livellamento della già via di S. Romualdo, che fra poco è destinata a far parte della via Nazionale.

Anche i lavori di demolizione e assestamento della via del Quirinale procedono bene, e per la fine di ottobre la strada potrà essere aperta al libero transito.

Pare che delle feste progettate per l'arrivo di S. M. il Re Umberto, quella assicurata finora sarà l'inaugurazione pura e semplice della via Nazionale.

Quanto alla costruzione della maestosa Esedra, coi disegni dell'architetto Montiroli, che doveva sorgere a capo della via Nazionale, sembra che non avrà più luogo.

Ieri si adunò in Campidoglio la Giunta municipale; e dopo molti argomenti *pro* e *contro*, fu stabilito di escludere dal numero dei progetti questo, che, non può negarsi, era il più bello e meglio accolto.

Il Sindaco mise in opera tutta la sua eloquenza, mostrando come questa costruzione in legno potrebbe sciogliere la questione sulla scelta del monumento al Re Vittorio Emanuele.

Il progetto del Montiroli è così maestoso, che può molto facilmente collegarsi col monumento che vuolsi innalzare alla memoria del Re. Ora l'on. Ruspoli, nel sostenere la costruzione dell'Esedra, vedeva in certo modo assicurate le sorti del monumento, che in nessun altro luogo può sorgere più decorosamente che sulla piazza di Termini.

La Giunta approvò e lodò le riflessioni del Sindaco, ma si fermò innanzi allo spettro della spesa. In una parola, la proposta non fu approvata.

— Però il *Diritto* ed altri giornali di Roma approvano la deliberazione della Giunta, trattandosi di risparmiare una spesa di quasi 100,000 lire per un' opera provvisoria in legno.

**Lavori di fortificazione a Roma** — Il *Diritto* dice:

Sappiamo che i lavori per la costruzione dei fortilizii intorno a Roma, — troncati all'entrare dell'estate, — verranno ripresi fra qualche giorno.

Ne siano lieti anche perchè, in tal modo, troveranno lavoro parecchie centinaia di operaj, che vagano per la città senza pane.

**Lavori del Tevere.** — Il Prefetto della provincia di Roma ha autorizzato, con decreto del 30 settembre scorso, il Ministero dei lavori pubblici alla immediata occupazione del fabbricato situato in Roma in via della Scalaccia, ai civici numeri 35, 36, di proprietà della Congregazione di Santa Maria dell'Orto, e confinante a settentrione ed a levante colla suddetta via della Scalaccia, a ponente colla proprietà dell'ospedale della Consolazione, ed a mezzogiorno colla chiesa della Bocca della Verità.

Dai fabbricati della chiesa ed Arciconfraternita suddetta fu accettata l'indennità di L. 5700.

Tale espropriazione fu eseguita per la sistemazione della sponda destra del Tevere.

**Obbligazioni del Tevere.** — Il 4 corr., presso la Direzione generale del Tesoro, ebbe luogo l'asta per l'aggiudicazione delle 25 mila Obbligazioni speciali pel lavoro del Tevere, del valore nominale di L. 500 cadauna.

Il prezzo minimo fissato dal Ministro delle finanze era di L. 85 per ogni cento lire di valore nominale, ossia L. 425 per ogni Obbligazione di L. 500.

Tre erano le Case bancarie concorrenti:

1. La Banca Generale di Roma;
2. La Casa Bondi e figlio di Roma;
3. La Casa Weill-Schott e Villa di Milano.

La prima scheda aperta al concorso suddetto fu quella dei signori Weill-Schott e Villa di Milano, contenente l'offerta di L. 413.15 per Obbligazione, cioè 82.63 per cento.

La seconda fu quella della Casa Bondi, che era identica alla suddetta, contenendo la stessa offerta di L. 413.15 per ogni Obbligazione.

La terza fu quella della Banca Generale di Roma, che offriva L. 408.75, cioè 81.75 p. 0|0

Essendo le offerte tutte inferiori al tasso fissato, l'asta ebbe un esito negativo.

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto del 13 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società di navigazione a vapore Puglia*, sedente in Bari, col capitale di un milione di lire diviso in 1000 azioni da L. 1000 ciascuna, e colla durata di 10 anni decorrendi dal 25 luglio 1876.

**Nuove monete italiane.** — La *Gazz. Uff.* del 4 corr., ha pubblicato il seguente R. Decreto del 30 settembre p. p., controfirmato dal ministro Seismit-Doda:

*Art.* 1. Le monete d'oro e d'argento dello Stato porteranno nel diritto la nostra effigie colla leggenda: *Umberto I Re d'Italia*, e l'anno della coniazione; nel rovescio lo scudo, avente ai lati l'indicazione del valore e due rami intrecciati, uno di alloro e l'altro di quercia; in alto la stella fiammeggiante d'Italia, in basso l'iniziale della zecca.

Le monete di bronzo avranno nel ritto la nostra effigie colla leggenda come sopra, conservando nel rovescio l'impronta stabilita coll'articolo 1° del R. Decreto 17 luglio 1861, n. 114.

Tutte le suddette monete continueranno ad avere il contorno attualmente in uso.

*Art.* 2. Sono quindi approvati i tipi conformi ai disegni annessi al presente decreto, visti d'ordine nostro dal prefato Ministro delle finanze.

*Art.* 3. Le nuove impronte, secondo i disegni anzidetti, saranno riprodotte in piombo e depositate presso l'Archivio di Stato

**Concorso di Allievi-Ingegneri.** — È aperto il concorso per esame a *diciotto* posti di Ingegnere-allievo nel R. Corpo del Genio civile.

Due fra quelli che saranno nominati Ingegneri-allievi potranno essere inviati all'estero per studii di perfezionamento.

Gli esami avranno luogo in Roma, ed incominceranno il giorno 1° dicembre 1878.

Gli ingegneri che intendono sottoporsi alla prova degli esami devono presentare, non più tardi del 31 ottobre p. v., al Ministero dei lavori pubblici, colle loro istanze, i documenti indicati nell'Avviso di concorso inserto nella *Gazzetta Ufficiale*.

Coloro che aspirano ad essere mandati all'estero pel perfezionamento devono dichiararlo nella domanda, indicando quale delle due lingue straniere, l'inglese o la tedesca, essi conoscano, i luoghi e gli Istituti nei quali preferirebbero di proseguire gli studii e per quali rami speciali.

L'esame è scritto ed orale sulle indicate materie indicate nel detto Avviso di concorso.

La classificazione di tutti i concorrenti sarà fatta secondo il risultato degli esami.

Gli ingegneri-allievi che venissero prescelti per gli studii di perfezionamento all'estero avranno, in oro, una indennità mensile a trimestri anticipati, ed un assegno anticipato per le spese di viaggio nella misura di L. 450 per indennità mensile, e di L. 600, per spese di viaggio.

La missione all'estero dura almeno un anno.

**Concorsi d'ingegneri.** — Presso la Deputazione provinciale di Catanzaro è aperto un concorso per titoli per la nomina:

1. Di un ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale, con l'annuo stipendio di L. 4000, oltre le trasferte e le indennità di legge;

2. Di un ingegnere di 1ª classe, con l'annuo stipendio di L. 3200, oltre le trasferte e le indennità;

3. Di un ingegnere di 2ª classe, con l'annuo stipendio di L. 2400, oltre le trasferte e le indennità;

4. Di due ingegneri di 3ª classe, ciascuno con l'annuo stipendio di L. 1800, oltre le trasferte e le indennità;

5. Di quattro misuratori assistenti ai lavori stradali, ciascuno con lo stipendio annuo di L. 2400.

I concorrenti dovranno presentare la loro domanda, corredata dai documenti indicati nell'Avviso di concorso, alla Segreteria della Deputazione provinciale non più tardi del 20 ottobre corrente.

**Concorso industriale.** — Il R. Istituto lombardo di scienze e lettere ha aperto il concorso al premio straordinario Edoardo Kramer, da conferirsi a quell'ingegnere lombardo, che darà la migliore soluzione al seguente quesito d'ingegneria:

« Fare un'accurata statistica della forza motrice, tanto idraulica che a vapore, impiegata a servizio della grande e della piccola industria nella città e nel circondario esterno di Milano, indicando la natura e l'importanza delle fabbricazioni alle quali è applicata. Additare quindi in qual modo, con quale indirizzo e per quali provvedimenti le industrie cittadine possano più ampiamente svilupparsi, avuto riguardo alle opportunità presentate dalle condizioni locali ».

Il premio è di L. 3000. Può concorrervi ogni ingegnere lombardo, esclusi i membri effettivi di quell'Istituto, con Memorie manoscritte e inedite. Queste dovranno essere trasmesse, franche di porto, alla Segreteria dell'Istituto (palazzo di Brera), non più tardi del 31 maggio 1879, e, giusta le norme accademiche.

Il giudizio della Commissione esaminatrice sarà proclamato avanti il 28 agosto 1879.

Prima della proclamazione, l'autore del lavoro designato per il prrmio sarà chiamato a provare la sua qualità d'ingegnere lombardo, richiesta dalla benemerita donatrice del premio.

I manoscritti presentati resteranno presso l'Istituto, con facoltà agli autori di farne tirare copia a proprie spse.

La Memoria premiata rimane proprietà dell'autore, ma egli deve pubblicarla entro un anno, consegnandone due copie all'Istituto Lombardo, dopo di che soltanto potrà conseguire la somma.

**Concorso per una macchina agricola.** — Il Governo dell'Australia del Sud ha testè istituito un premio di 4000 lire sterline (100,000 franchi) da conferirsi all'inventore della migliore macchina agricola, che, presentando tutti i vantaggi della mietitrice meccanica, potesse pure eseguire al tempo stesso tutte le operazioni necessarie affinchè sul terreno stesso si potesse mondare ed insaccare il frumento raccolto. Il concorso è aperto agli inventori di tutti quanti i paesi, ed avrà luogo ad Adelaide nel dicembre 1879.

**Ufficii telegrafici.** — Il 26 settembre p. p., in Pianella (provincia di Teramo) il 27 in Tiesi (provincia di Sassari), il 28 in Orsomarso (provincia di Cosenza), il 1° corr. in Bonorva (provincia di Sassari) ed in Fontanella (provincia di Novara), ed il 3 in Spilimbergo (provincia di Udine), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Pubblicazioni.** — *Le Costruzioni moderne all'Esposizione di Parigi*, per l'ing. G. Sachèri. È pubblicato il 2° fascicolo, il quale contiene: L'interesse delle Esposizioni. — Le Gallerie delle macchine: — I. Aggiudicazione dei lavori e condizioni del contratto; — II. Ponti di servizio scorrevoli per la posa in opera delle incavallature, adottati dalle due Società del Creusot e di Fives-Lille; — III. Esame dell'incavallatura e dei piedritti della Galleria delle macchine. — Gli annessi francesi della Galleria delle macchine.

Questo fascicolo ha 23 incisioni nel testo, e due tavole doppie, rappresentanti la *Galleria delle macchine* e la *Facciata della Grecia*.

Il prezzo dell'intiera opera è di L. 20, da rimettersi con vaglia postale alla Tipografia e Litografia Camilla e Bertolero, via Ospedale, 18, Torino.

**Necrologio.** — Il 3 corr., nella sua villa di Buffalora, moriva l'on. Andrea Gregorini, deputato al Parlamento pel Collegio di Clusone, l'eminente industriale che ha fondato a Lovere uno Stabilimento, pel quale il nostro paese potè gareggiare colle altre nazioni più innanzi nell'industria metallurgica.

— In questi giorni mancò ai vivi in Parigi, ancora in fresca età, il cav. Giuseppe Tardy, che molti anni fa, con mezzi ristretti, ma con grande coraggio e tenacia di propositi, gettava in Savona le basi di quel grandioso Stabilimento metallurgico, che sotto la Ditta Tardy e Beneck, ha formato e forma uno dei più bei vanti di Savona non solo, ma di Italia, ed i cui prodotti, altamente lodati dappertutto attestano la eccellenza dell'industria nazionale.

**Battello torpediniere Garret.** — L'*Army and Navy Gazette* parla di un nuovo battello torpediniere, che sarebbe stato provato nei Birkenhead Docks. Questo battello è mosso da un propulsore, che può essere manovrato da uomini a bordo, ma anche messo in movimento dall'aria compressa o da altra forza; esso serve a fissare le torpedini contro le navi nemiche e sotto la linea d'acqua, come anche può adoperarsi per liberare un canale dalle torpedini. Il battello è rischiarato da luce elettrica, e può dirigere raggi luminosi sott'acqua; ha inoltre un apparato purificatore dell'aria atmosferica presa sott'acqua, affinchè gli uomini sieno in caso di rimanere immersi parecchie ore. Di questo battello possono far uso i palombari e i minatori. L'inventore ne è George Garret, di Manchester, e gli esperimenti sono riusciti ottimamente.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI.

*Riduzioni a favore degli accorrenti.*

Conforme a deliberazione del Consiglio d'amministrazione di queste Strade Ferrate, e di concerto con quelle Francesi, si porta a conoscenza del pubblico quanto appresso:

A parziale modificazione degli Avvisi in data 28 aprile p. p. e 10 corrente mese, rimane prorogata a tutto il giorno 31 ottobre p. v., la vendita dei biglietti circolari francesi a prezzo ridotto, e di quelli di andata e ritorno, pure a prezzo ridotto, per Modana e Ventimiglia, che le principali Stazioni di questa rete distribuiscono congiuntamente e che doveva cessare in data d'oggi stesso.

Nulla è innovato per quanto risguarda il prezzo, la validità, le norme e condizioni, che regolano la vendita e l'uso di siffatti biglietti.

*Milano, 30 settembre 1878.*

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana, le Azioni delle Ferrovie Meridionali oscillarono a stento tra il 342 al 341; le Obbligazioni relative con denaro a 258, poi a 250.75 e 251 *ex-coupon*; i Boni invariati a 571.

Le Sarde, della serie A, si aggirarono sul 250.50 *ex-coupon*; quelle della serie B, sul 254 — Le Pontebbane nominali a 388.50 — L'Alta Italia richieste a 263.75.

Parigi tenne le Lombarde a 162 e 161; le Obbligazioni a 243 e 244 — Le Vittorio Emanuele s'aggirarono sul 247 al 245 — Le Azioni Ferrovie Romane a 74 e 75; le Obbligazioni a 262 e 263.

## ESTRAZIONI

**Ferrovia Torino-Savona-Acqui** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la seguente distinta delle 57 Obbligazioni, da lire 500 cadauna della ferrovia Torino-Savona-Acqui, passate a carico dello Stato in seguito alla legge del 28 agosto 1870, n. 5858, e comprese nella 4ª estrazione annuale che ha avuto luogo in Firenze il 1° ottobre 1878 (in ordine progressivo).

11124 11454 11899 12891 13740 13864 13958 14462 14813
15549 16236 16291 17845 18177 20900 21105 22302 22760
24230 24296 24429 25827 26177 30014 30212 31023 31051
31121 31512 31531 31986 64238 64274 64283 64615 64898
65209 65366 65821 65840 66229 66287 66493 66726 66771
66969 67682 68429 68617 68922 69032 69249 69730 70579
70837 70918 71770.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1878 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1879, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 10 cedole (*coupons*) dei semestri posteriori a quello scadente al 1° gennaio 1879 (dal 31 al 40 inclusive).

## CONVOCAZIONI

**Società delle Cartiere Meridionali** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Napoli (Banca Nazionale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1877-1878, ed il rapporto dei revisori dei conti coll'approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di 6 amministratori uscenti.

## DIVIDENDI E PAGAMENTI

**Strade ferrate del Sud dell'Austria** — Dal 1° corrente si paga ai portatori delle Obbligazioni dette *Lombarde* il vaglia semestrale scaduto nel detto giorno, in Torino presso la Banca di Torino e presso la Banca Fratelli Nigra, ed in Roma presso la Ditta Good Padoa a C.

**Società Anglo-Romana per la illuminazione a gaz di Roma** — Dal 16 corrente si pagherà agli azionisti il cupone del 1° semestre 1878 in L. 20 per Azione, presso la sede della Società in Roma (via della Scrofa, 117).

# Avvisi d'Asta

Il 16 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco del torrente Spiritosanto, compreso fra la strada provinciale di Ottaiano e la deviazione di Piacciano, per la presunta somma di L. 146,178. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Ronciglione (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Ronciglione-Capranica, per il presunto importo di L. 17,244.09. Deposito L. 500.

— Sino al mezzodì del 18 detto mese, presso la Prefettura di Trapani, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Gibellina-Calatafimi, della lunghezza di metri 5876.80, in diminuzione della somma di L. 51,529.01, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 400.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra il vecchio ponte sulla Dora Baltea presso Ivrea e la Cappella di S. Girolamo oltre Bard, della lunghezza di m. 22,536, in diminuzione della già ridotta annua somma di L. 19,462.41. Manutenzione dal 1° ottobre 1878 a tutto marzo 1887. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 685 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada consortile di S. Maria a Cubito ad Arnone, della lunghezza di m. 12,874.50, per l'annuo canone di L. 13,100. Deposito interinale L. 1200 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Torricella Peligna (prov. di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di Torricella Peligna conduce al confine di Roccascalegna, della lunghezza di chil. 9.917.80, per il presunto importo di L. 56,000. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 2800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2800 id. o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Direzione di artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 13,000 sbarre in acciaio per canne di fucile (mod. 1870) fucinate, a L. 4 cadauna, e quindi per L. 52,000. Consegna entro 50 giorni, in due rate, cioè 5,000 sbarre entro i primi 50 giorni, ed 8,000 nei successivi giorni 30. Deposito L. 5200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio idraulico della bonificazione Pontina in Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto triennale della costruzione di un nuovo ponte sul fiume Linea, rinnovazione di beveratoio, ed altro piccolo ponte sull'Ufente, in diminuzione del già ridotto importo di L. 27,340.46. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tratto della variante al 2° tronco della strada nazionale Genova-Piacenza, compreso fra l'accesso al ponte di Lenzino e la regione Ravaiola, della lunghezza di m. 1409.35, in diminuzione del già ridotto importo di L. 27,495.99. Condizioni d'asta eguali a quelle del primitivo incanto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Porretta-Pracchia, dal ponte della Venturina al ponte di Pracchia, della lunghezza di chil. 13.461, per il presunto importo di L. 488,420.02. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Oulx (prov. di Torino), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ricostruzione della Casa comunale ad uso delle pubbliche scuole, in diminuzione del già ridotto prezzo di L. 20,064. Condizioni d'Asta e Capitolato visibili presso la Segreteria del Comune.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Serracapriola (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle strade interne di quel Comune per il presunto importo di L. 233,092.32. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 5000, oltre L. 3500 per le spese di asta, ecc.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 503,479.88 | 348.19 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 496,923.84 | 343.65 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 6,556.04 | + 4.54 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 13,343,402.39 | 9,227.80 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 14,748,748.82 | 10199.69 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,405,346.43 | — 971.89 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 169,612.74 | 147,88 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 165,062.10 | 146.07 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 4,550.64 | + 1.81 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,62 | 4,882,530.27 | 4,265.63 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,091.07 | 4,712,468.83 | 4,319.13 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 53.55 | + 170,061.44 | — 53.50 |

## Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 449,400.70 | 14,141.66 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 460,444.39 | 14,585.92 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| ( in meno . . . | — | 11,043.69 | 444.26 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 luglio 1878 . | 1,650 | 14,770,788.84 | 16,095.94 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 15,826,681.03 | 17,288.46 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 1,055,892.19 | 1,192.52 |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di agosto* 1878
(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 { in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| { in meno . . . . | 776,77 | » | » |

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 15 ottobre corr., alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un sessennio a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 2 da Torino a Genova, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla Provincia di Alessandria, della lunghezza di metri 25,034 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 50,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di mercoledì 23 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 3 ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 15 ottobre corr., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un sessennio a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 15 da Torino a Cuorgnè per Rivarolo, comprese fra la sua diramazione dalla strada provinciale Torino-Milano e l'incontro con quella da Castellamonte a Pont presso Cuorgnè della lunghezza di metri 32,565 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 47,073.99.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di mercoledì 23 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente ai due quinti dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì* 3 *ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# SOCIETÀ ITALIANA
# PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

## XVII.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1878. I Boni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1879 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° gennaio 1879 in poi cessano di essere fruttiferi.

## NUMERI ESTRATTI

| Titoli da cinque | | | | | | | | | Titoli unitarj | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri delle Cartelle | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | | Numeri dei Buoni | |
| | dal Num. | al Num. | | dal Num. | al Num. | | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. | dal Num. | al Num. |
| 15 | 71 | 75 | 4711 | 23551 | 23555 | 8322 | 41606 | 41610 | 66301 | 66305 | 93706 | 93710 | 114931 | 114935 |
| 132 | 656 | 660 | 4761 | 23801 | 23805 | 8475 | 42371 | 42375 | 66406 | 66410 | 94051 | 94055 | 115066 | 115070 |
| 140 | 696 | 700 | 4913 | 24561 | 24565 | 8493 | 42461 | 42465 | 66531 | 66535 | 94896 | 94900 | 115271 | 115275 |
| 151 | 751 | 755 | 5030 | 25146 | 25150 | 8515 | 42571 | 42575 | 66561 | 66565 | 95111 | 95115 | 115521 | 115525 |
| 187 | 931 | 935 | 5186 | 25926 | 25930 | 8516 | 42576 | 42580 | 66706 | 66710 | 95816 | 95820 | 115646 | 115650 |
| 297 | 1481 | 1485 | 5434 | 27166 | 27170 | 8537 | 42681 | 42685 | 67316 | 67320 | 95881 | 95885 | 116271 | 116275 |
| 317 | 1581 | 1585 | 5497 | 27481 | 27485 | 8606 | 43026 | 43030 | 68186 | 68190 | 96031 | 96035 | 116556 | 116560 |
| 414 | 2066 | 2070 | 5547 | 27731 | 27735 | 8711 | 43551 | 43555 | 69261 | 69265 | 96516 | 96520 | 116816 | 116820 |
| 426 | 2126 | 2130 | 5616 | 28076 | 28080 | 8719 | 43591 | 43595 | 69621 | 69625 | 96871 | 96875 | 116831 | 116835 |
| 497 | 2481 | 2485 | 5637 | 28181 | 28185 | 8781 | 43901 | 43905 | 70846 | 70850 | 97171 | 97175 | 116866 | 116870 |
| 542 | 2706 | 2710 | 5780 | 28896 | 28900 | 8823 | 44111 | 44115 | 75451 | 75455 | 97456 | 97460 | 117181 | 117185 |
| 829 | 4141 | 4145 | 5844 | 29216 | 29220 | 8874 | 44366 | 44370 | 76226 | 76230 | 98066 | 98070 | 117871 | 117875 |
| 1005 | 5021 | 5025 | 5885 | 29421 | 29425 | 9073 | 45361 | 45365 | 77186 | 77190 | 98561 | 98565 | 118391 | 118355 |
| 1046 | 5226 | 5230 | 5991 | 29951 | 29955 | 9146 | 45726 | 45730 | 78091 | 78095 | 98901 | 98905 | 118406 | 118410 |
| 1194 | 5966 | 5970 | 6089 | 30441 | 30445 | 9165 | 45821 | 45825 | 78556 | 78560 | 99651 | 99655 | 119276 | 119280 |
| 1610 | 8046 | 8050 | 6112 | 30556 | 30560 | 9658 | 48286 | 48290 | 80036 | 80040 | 100441 | 100445 | 120176 | 120180 |
| 1721 | 8601 | 8605 | 6148 | 30736 | 30740 | 9701 | 48501 | 48505 | 80351 | 80355 | 100451 | 100455 | 120436 | 120440 |
| 1771 | 8851 | 8855 | 6188 | 30936 | 30940 | 9934 | 49666 | 49670 | 80861 | 80865 | 101516 | 101520 | 121026 | 121030 |
| 1875 | 9371 | 9375 | 6203 | 31011 | 31015 | 9949 | 49741 | 49745 | 81156 | 81160 | 102041 | 102045 | 121146 | 121150 |
| 1903 | 9511 | 9515 | 6269 | 31341 | 31345 | 10263 | 51311 | 51315 | 81531 | 81535 | 103711 | 103715 | 121516 | 121520 |
| 1967 | 9831 | 9835 | 6345 | 31721 | 31725 | 10320 | 51596 | 51600 | 81571 | 81575 | 104401 | 104405 | 121656 | 121660 |
| 2059 | 10291 | 10295 | 6376 | 31876 | 31880 | 10452 | 52256 | 52260 | 81776 | 81780 | 104476 | 104480 | 122546 | 122550 |
| 2172 | 10856 | 10860 | 6448 | 32236 | 32240 | 10711 | 53551 | 53555 | 82246 | 82250 | 104991 | 104995 | 122716 | 122720 |
| 2214 | 11066 | 11070 | 6667 | 33331 | 33335 | 10829 | 54141 | 54145 | 82726 | 82730 | 105316 | 105320 | 123981 | 123985 |
| 2247 | 11231 | 11235 | 6688 | 33436 | 33440 | 10849 | 54241 | 54245 | 83051 | 83055 | 105911 | 105915 | 124651 | 124655 |
| 2321 | 11601 | 11605 | 6867 | 34331 | 34335 | 10934 | 54666 | 54670 | 84056 | 84060 | 105936 | 105940 | 125066 | 125070 |
| 2333 | 11661 | 11665 | 6931 | 34651 | 34655 | 11104 | 55516 | 55520 | 84996 | 85000 | 106206 | 106210 | 125131 | 125135 |
| 2554 | 12766 | 12770 | 6964 | 34816 | 34820 | 11121 | 55601 | 55605 | 85641 | 85645 | 106371 | 106375 | 125626 | 125630 |
| 2569 | 12841 | 12845 | 7028 | 35136 | 35140 | 11465 | 57321 | 57325 | 86006 | 86010 | 107461 | 107465 | 125706 | 125710 |
| 2874 | 14366 | 14370 | 7083 | 35411 | 35415 | 11469 | 57341 | 57345 | 86211 | 86215 | 107866 | 107870 | 126401 | 126405 |
| 2999 | 14991 | 14995 | 7217 | 36081 | 36085 | 11631 | 58151 | 58155 | 88516 | 88520 | 108596 | 108600 | 126996 | 127000 |
| 3025 | 15121 | 15125 | 7477 | 37381 | 37385 | 11646 | 58226 | 58230 | 88551 | 88555 | 109041 | 109045 | 127911 | 127915 |
| 3259 | 16291 | 16295 | 7624 | 38116 | 38120 | 11776 | 58876 | 58880 | 89176 | 89180 | 109291 | 109295 | 128121 | 128125 |
| 3492 | 17456 | 17460 | 7623 | 38161 | 38165 | 11876 | 59376 | 59380 | 89451 | 89455 | 109476 | 109480 | 128161 | 128165 |
| 3594 | 17966 | 17970 | 7749 | 38741 | 38745 | 11890 | 59446 | 59450 | 89791 | 89795 | 109816 | 109820 | 128296 | 128300 |
| 3653 | 18261 | 18265 | 7775 | 38871 | 38875 | 12061 | 60301 | 60305 | 89971 | 89975 | 110871 | 110875 | 129016 | 129020 |
| 3762 | 18806 | 18810 | 7805 | 39021 | 39025 | 12097 | 60481 | 60485 | 90011 | 90015 | 111521 | 111525 | 129331 | 129335 |
| 4132 | 20656 | 20660 | 7820 | 39096 | 39100 | 12280 | 61396 | 61400 | 90206 | 90210 | 111651 | 111655 | 129536 | 129540 |
| 4185 | 20921 | 20925 | 7843 | 39211 | 39215 | 12402 | 62006 | 62010 | 90596 | 90600 | 112681 | 112685 | 129556 | 129560 |
| 4198 | 20986 | 20990 | 7971 | 39851 | 39855 | 12661 | 63301 | 63305 | 91311 | 91315 | 112876 | 112880 | 129811 | 129815 |
| 4241 | 21201 | 21205 | 8079 | 40391 | 40395 | 12942 | 64706 | 64710 | 91696 | 91700 | 113316 | 113320 | 130351 | 130355 |
| 4269 | 21341 | 21345 | 8087 | 40431 | 40435 | | | | 92671 | 92675 | 114596 | 114600 | 131276 | 131280 |
| 4371 | 21851 | 21855 | 8108 | 40536 | 40540 | | | | 93426 | 93430 | 114606 | 114610 | | |
| 4689 | 23441 | 23445 | 8250 | 41246 | 41250 | | | | 93511 | 93515 | 114916 | 114920 | | |

*Firenze*, 1° *ottobre* 1878.

**La Direzione Generale.**

*NB.* presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 16 Ottobre 1878 N.° 42.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Strade ferrate italiane nel* 1877 (Contin.) — *Servizio ferroviario internazionale. Progetto di Convenzione elaborato alla Conferenza di Berna* (Cont.) — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## LE STRADE FERRATE ITALIANE

### nel 1877

*(Continuazione — V. N. 41)*

Come abbiamo promesso, ci occuperemo ora dei prodotti e delle spese dell'esercizio, di cui trattano i prospetti allegati alla Parte III della Statistica dell'on. Valsecchi.

Dal prospetto riassuntivo delle reti riunite (alleg. *L.*) ricaviamo le cifre seguenti rispetto ai *prodotti*:

| | 1877 | 1876 | Differenza in più |
|---|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . . L. | 68,714,251.67 | 68,123,233.53 | 591,018.14 |
| Trasporti a G. V. . . . . » | 18,571,300.52 | 18,273,736.67 | 297,563.85 |
| Id. a P. V. . . . . » | 65,305,157.47 | 64,374,046.04 | 931,111.43 |
| Prodotti diversi . . . . » | 1,828,709.93 | 1,656,735.74 | 171,974.19 |
| Totale L. | 154,419,419 59 | 152,427,751.98 | 1,991,667.61 |

Però devesi notare che la lunghezza assoluta delle linee in esercizio al 31 dicembre 1877 ascendeva a chil. 8178, mentre al 31 dicembre 1876 non era che di chil. 7935, e quindi si ha un aumento di chil. 243; e la lunghezza media era di chil. 7962 nel 1877 e 7696 nel 1876, e quindi con un aumento di chil. 266. — I convogli-chilometri utili ascesero nel 1877 a 31,275,942, mentre nel 1876 erano soltanto 30,472,751, e quindi con un aumento di 803,191.

Ne risulta che nel 1877 si ebbe il prodotto chilometrico di L. 19,394, mentre nel 1876 era invece di L. 19,806, cioè con una differenza in meno di L. 412, calcolato pure il piccolo aumento di L. 15 nei prodotti diversi; ed il prodotto per convoglio-chil. utile fu nel 1877 di L. 4.94, mentre nel 1876 era stato di L. 5, cioè con una differenza di L. 0.06 in meno, calcolato pure il piccolo aumento di L. 0.01 nei prodotti diversi.

In quanto alle *spese*, distinte in 12 categorie, esse ammontarono in complesso nel 1877 a . L. 102,919,258.82
mentre nel 1876 non furono che di . » 101,291,827.76
Donde una differenza in più di . . L. 1,627,431.06

Il totale poi delle spese, suddiviso per chilometro di linea in esercizio, ammontò a L. 12,926, mentre nel 1876 era di L. 13,162, e quindi con una diminuzione di L. 236; e suddiviso per convoglio-chil. utile, ascese a L. 3.29; mentre nel 1876 era di L. 3.32, e quindi con una diminuzione di L. 0.03. —

Analizzando ora i prodotti generali sovraindicati, troviamo che il movimento dei *Viaggiatori* ascese nel 1877 a 28,055,467, suddiviso in 4 classi (1ª, 2ª, 3ª e 4ª e prezzi ridotti, colle proporzioni di 3, 17, 45 e 29 p. 0[0]), e compresi pure i militari ed altri viaggianti per conto dello Stato (1,634,941); mentre nel 1876 ascese invece a 28,076,067, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 3, 16, 46 e 29), e compresi i militari, ecc. (1,537,927).

Il prodotto complessivo dei viaggiatori in L. 68,288,645.28 abbraccia L. 64,780,949.38 per le suddette 4 classi (colle proporzioni rispettive di 16, 30, 34 e 15 p. 0[0]), nonchè L. 3,507,696.60 pei militari, ecc.; mentre nel 1876, il prodotto totale di L. 67,680,976.07 comprendeva lire 64,204,072.41 per le suddette classi (colle proporzioni di 16, 29, 35 e 15), nonchè L. 3,476,903.66 pei militari, ecc.

Il percorso totale dei viaggiatori fu nel 1877 di chil. 1,362,491,0[illegible], suddiviso nelle suddette 4 classi (colle proporzioni di 8, 22, 38 e 16), e compresi chil. 222,132,531 pei militari, ecc.; mentre nel 1876 fu soltanto di chilom. 1,327,694,295, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 8, 22, 40 e 15), e compresi chil. 200,256,445 pei militari, ecc.

Risulta quindi che il percorso medio di un viaggiatore fu nel 1877: di chil. 117 per la 1ª classe, 63 per la 2ª, 41

per la 3ª, e 27 per la 4ª e prezzi ridotti, e 136 pei militari, ecc.; mentre nel 1876 fu di chil. 111 per la 1ª classe, 62 per la 2ª, 41 per la 3ª, 25 per la 4ª e prezzi ridotti, e 130 pei militari, ecc. — Il prodotto medio di un viaggiatore fu nel 1877 di L. 11.71 per la 1ª classe, 4.40 per la 2ª, 1.82 per la 3ª, 1.27 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.15 pei militari, ecc.; mentre nel 1876 non fu che di L. 11.03 per la 1ª classe, 4.26 per la 2ª, 11.84 per la 3ª, 1.23 per la 4ª e prezzi ridotti, e 2.27 pei militari, ecc. — Ed il prodotto medio di un viaggiatore per chilometro fu complessivamente di L. 0,05681 per le 4 classi, e di L. 0.01579 pei militari, ecc.; mentre nel 1876 fu di L. 0.05695 per le 4 classi, e di L. 0.01736 pei militari, ecc. —

Riguardo al movimento e prodotto delle *Merci* a piccola velocità, rileviamo che il peso totale ascese nel 1877 a tonnellate 7,486,200, suddiviso in 9 classi (compresi i trasporti per conto dello Stato); mentre nel 1876 il peso totale ascendeva a tonn. 7,146,306, suddiviso come sopra, e compresi pure i trasporti per lo Stato. — Il prodotto totale delle suddette merci ascese nel 1877 a L. 63,386,043.38, suddiviso come sopra, e compresi i trasporti per lo Stato; mentre nel 1876 ascese a L. 62,454,143.42, suddiviso come sopra, e compresi i trasporti per lo Stato. Avvertesi poi che i prodotti qui esposti per l'uno e per l'altro anno sono rispettivamente minori di quelli indicati nei prodotti generali, per essere in questi compreso anche il prodotto del trasporto di bestiame a piccola velocità.

Il percorso totale delle suddette merci fu nel 1877 di tonn.-chil. 929,373,770, mentre nel 1876 fu soltanto di tonn.-chil. 885,848,645, e quindi con un aumento di tonn.-chil. 43,525,125. — Risulta quindi che i chil. percorsi da una tonn. furono 124 nel 1877, come nel 1876; che il prodotto medio di una tonn. fu di L. 8.47 nel 1877, mentre fu di L. 8.75 nel 1876, e quindi con una diminuzione di L. 0.28; e che il prodotto medio di una tonn. per chil. fu nel 1877 di L. 0.06823, mentre nel 1876 era di L. 0.07050, cioè con una diminuzione di L. 0.00227.

Secondo la specificazione per natura delle merci a piccole velocità, rilevasi che nel 1877 si trasportarono in totale quintali 74,862,001 (tra cui 16,484,537 di cereali e farine, e 11,468,572 di carbon fossile); mentre nel 1876 si trasportarono in totale quint. 71,463,046 (tra cui 15,006,118 di cereali e farine, e 11,355,891 di carbon fossile). —

Il movimento particolare del bestiame a grande e piccola velocità ascese in totale nel 1877 a 1,347,440 capi (390,443 di bestiame grosso, e 956,997 di bestiame piccolo); mentre nel 1876 ascese in totale a 1,175,952 (332,827 di bestiame grosso, e 843,125 di bestiame piccolo). —

Il numero dei convogli effettuati nel 1877 ascese in totale a 419,834 (400,708 diretti, omnibus, misti e merci, e 19,126 di ghiaia e materiali); mentre nel 1876 non fu che di chil. 413,686 (389,069 dei primi, e 24,617 dei secondi). Nel 1877 si ebbero quindi 32,200,581 convogli-chilometro (31,275,942 dei primi, 924,639 dei secondi), colla percorrenza media di un chil. per chil. 77 (78 dei primi, e 48 dei secondi); mentre nel 1876 si ebbero 31,436,813 convogli-chil. (30,472,751 dei primi, e 964,062 dei secondi), colla percorrenza media di un chil. per 76 chil. (78 dei prmi e 39 dei secondi).

E volendosi notare la composizione media generale dei suddetti convogli, si ebbero nel 1877: locomotiva 1.26, vetture 4.70, vagoni 10.74; mentre nel 1876 erano rispettivamente: 1.21, 4.69, 10.89. In questo calcolo però non entrano i convogli di ghiaia e materiali.

Il numero poi totale delle macchine e dei veicoli in servizio nel 1877 fu di: locomotive 1,348; vetture 4,324; vagoni 23,119 (nel 1876, rispettivamente: 1,305; 4,261; 22,569); colla percorrenza totale nel 1877 di chil. 40,521,541 per le prime; 147,008,786 per le seconde; e 345,972,757 pei terzi (nel 1876, rispettivamente: 39,495,867; 142,936,873; 441,406,062); e colla percorrenza media di chil. 30,060 per le prime, 33,998 per le seconde, e 14,965 pei terzi (nel 1876, rispettivamente: 30,265; 33,545, 15,127). —

Il consumo di carbone ed olio per le locomotive ascese nel 1877 a chilog. 394,738,466 del primo, e 1,049,418 del secondo; mentre nel 1876 era stato di chilog. 411,282,836 del primo, ed 1,038 del secondo. E ragguagliato colla percorrenza, fu per locomotiva-chilometro di chilog. 9.741 del primo, e 0.026 del secondo; e per convoglio-chilom., 12.062 chilog. del primo, e 0.034 del secondo; mentre nel 1876 fu per locom.-chil. rispettivamente di 10.041 e 0.026, e per convoglio-chil. rispettivamente di 13.050 e 0.034. —

In quanto agli accidenti occorsi sulle ferrovie italiane, risulta che nel 1877 i principali effetti di essi furono: 409 fuorviamenti e 224 urti (nel 1876 erano stati 513 dei primi e 201 dei secondi); con 152 morti e 408 feriti (nel 1876, morti 170, feriti 530).

Dei morti, 6 furono per causa di accidenti *ferroviarii* (5 agenti, 1 estraneo); 103 per propria imprudenza (56 agenti, 7 viaggiatori, 40 estranei); 43 suicidii (5 agenti, 1 viaggiatore e 37 estranei); — mentre nel 1876 furono 20 per la prima causa (19 agenti e 1 viaggiatore); 120 per la seconda causa (65 agenti e 55 eetranei); e 30 per la terza causa (tutti estranei). — Dei feriti, 65 furono per la prima causa (48 agenti, 10 viaggiatori, 7 estranei); 340 per la seconda causa (289 agenti, 17 viaggiatori, 34 estranei); 3 per tentati suicidii (1 viagg., 2 estranei); mentre nel 1876 furono 314 per la prima causa (288 agenti, 24 viagg. e 2 estranei); 211 per la seconda causa (147 agenti, 14 viagg. e 50 estranei); e 5 per la terza causa (tutti estranei).

Risulta quindi che nel 1877 il numero dei viaggiatori morti (7) e feriti (27), esclusi i suicidi, fu per ogni chil. di strada in esercizio di 0,00088 morti, 00,339 feriti; e per ogni milione di viaggiatori trasportati fu di 0.249 morti e di 0.962 feriti; mentre nel 1876, essendovi 1 solo morto e 37 feriti, per ogni chil. di strada si ebbero rispettivamente 0.00013 e 0.00494, e per ogni milione di viaggiatori rispettivamente 0.036 e 1.353. —

Dopo queste dimostrazioni statistiche, che abbiamo riassunto dai varii prospetti allegati alla Parte III della Relazione, vengono alcuni cenni sugli orarii, sulle tariffe e sui servizii cumulativi, di cui ci occuperemo nel prossimo numero, completando la nostra rassegna.

*(Continua).*

# SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

## PROGETTO DI CONVENZIONE

### ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

*(Continuazione — V. N° 41)*

Al cenno preliminare fatto nel precedente nostro numero dobbiamo aggiungere che gli Stati rappresentati al Congresso erano: Svizzera, Germania, Austria-Ungheria, Francia, Russia, Italia, Belgio, Lussemburgo e Paesi Bassi.

*Art.* 14.° — Se il termine di resa non venne fissato, per tutta la rete percorsa, da regolamenti e tariffe comuni alle Amministrazioni interessate al trasporto, tale termine sarà costituito dall'addizione di quelli fissati dai regolamenti e dalle tariffe delle varie Amministrazioni od Unioni.

Rimane tuttavia riservato alle disposizioni da emanare per l'eseguimento di questa Convenzione di stabilire prescrizioni generali concernenti i termini massimi ed il calcolo, essenzialmente il punto di partenza, il compimento e l'interruzione dei termini di resa.

Assai opportunamente venne stabilito nella Convenzione, all'art. 12, ultimo alinea, il principio già sancito da una costante e generale giurisprudenza, che le tariffe ferroviarie regolarmente approvate sono legge, la quale non può quindi da nessuno essere ignorata, attalchè ogni errore occorso nell'applicazione dev'essere sempre rettificato. Appropriato pure è il lasso di un anno per i reclami *hinc inde* in simile materia, essendochè opera laboriosa e minuta è la revisione ed il controllo delle tasse, e conveniva conciliare questa esigenza senza troppo ritardare l'assestamento definitivo delle contabilità.

La limitazione degli assegni stabilita poi nel Regolamento di dettaglio, che qui non crediamo il caso di riportare, in L. 2,000, fu consigliata dal riflesso che le operazioni delle Ferrovie, quanto a movimento di fondi, devono contenersi nei limiti piuttosto moderati, stante gli inconvenienti che ne possono nascere. A nostro avviso però, non poteva presentare inconvenienti di sorta l'ammettere assegni anche per somme ben maggiori, dal momento che l'Amministrazione ferroviaria non paga l'assegno al mittente se non dietro l'incasso fattone dal destinatario; e d'altra parte, questo mezzo assai usato dal Commercio, è vantaggiosissimo pel conseguimento del prezzo contemporaneamente alla consegna della merce.

L'articolo 13 escluse pure assolutamente il pagamento di spese anticipate, di cui talvolta sono gravate le merci all'atto della loro presentazione pel trasporto. Si riflettè che, trattandosi di percorsi lunghissimi, il valore della merce non potesse spesso guarentire il pagamento di anticipazioni, oltre le successive spese a carico delle spedizioni.

Rispetto al termine di resa, era (attualmente) giuocoforza fare come per le tariffe: addizionare, cioè, i singoli termini in vigore presso le varie Amministrazioni. E certamente, nonostante le proposte concrete fatte al riguardo, nel progetto di Regolamento di esecuzione riescirà assai difficile adottare una generale unica misura, dipendendo essenzialmente il termine di resa da circostanze tutte speciali a ciascuna Amministrazione, quali sono la conformazione della rete, il materiale da trasporto disponibile, la massa di spedizioni predominanti, ed altri simili elementi, non esclusa la situazione finanziaria.

*Art.* 15°. — Il mittente soltanto ha diritto di disporre della merce, sia ritirandola alla Stazione di partenza, sia arrestandola in corso di trasporto, sia facendola consegnare al luogo di destinazione, o in corso di trasporto, ad una persona diversa dal destinatario indicato sulla lettera di vettura.

La Ferrovia non è tenuta ad eseguire gli ordini ulteriori del mittente, se non quando le sono trasmessi mediante l'intermedio della Stazione di spedizione.

Cessa il diritto del mittente quando, la merce essendo arrivata a destinazione, la lettera di vettura venne rimessa al destinatario, o questi intentò l'azione menzionata all'art. 16. A partire da questo momento, il diritto di disporre passa al destinatario, agli ordini del quale la Ferrovia deve conformarsi, sotto pena di essere verso lui responsabile della merce.

La Ferrovia non può rifiutarsi all'esecuzione degli ordini ulteriori datile dall'avente diritto, nè recarvi ritardi o cambiamenti, se non in quanto ne risultasse un incaglio considerevole nel traffico.

Gli ordini devono essere dati per iscritto, e firmati dall'avente diritto.

La Ferrovia avrà diritto al rimborso delle spese risultanti dall'esecuzione di un ordine posteriore, a meno che l'ordine sia cagionato da sua colpa.

*Art.* 16°. — La Ferrovia è tenuta a rimettere al luogo di destinazione la lettera di vettura e la merce al destinatario designato, contro quitanza e rimborso dei crediti risultanti dalla lettera di vettura.

Dopo l'arrivo della merce al luogo di destinazione, il destinatario è autorizzato a far valere in nome proprio, rispetto alla Ferrovia, i diritti risultanti dal contratto di trasporto, per l'esecuzione degli obblighi che quest'ultimo gli impone, tanto ch'egli agisca nel suo proprio interesse, come in quello d'un altro. Egli potrà essenzialmente domandare alla Ferrovia la consegna della lettera di vettura ed in pari tempo della merce. Questo diritto si estingue qualora, prima che l'azione sia intentata, il mittente, in conformità dell'art. 15, abbia dato alla Ferrovia un ordine contrario.

La Stazione destinataria designata dal mittente è considerata come luogo di consegna.

Questi due articoli risolvono felicemente, secondo i dettami della scienza giuridica e la pratica ferroviaria, i due gravi quesiti del diritto di disponibilità della merce in corso di trasporto, e delle ragioni competenti al destinatario come tale. Attribuendo al solo mittente la facoltà di disporre, si considerò che la spedizione, nei rapporti fra mittente e Ferrovia, dà luogo unicamente ad un mandato, il quale è quindi quandochessia soggetto a revoca o modificazione. Ciò importava stabilire, onde i rapporti tra la Ferrovia ed il mittente fossero ben definiti, essendo la Ferrovia affatto estranea a tutti quegli altri rapporti, sia

contrattuali, che di commissione, o di altro genere, ai quali dà luogo fra mittente e destinatario il contratto di trasporto, ma che non sono nell'essenza del contratto stesso. Il diritto del destinatario rimpetto alla Ferrovia non nasce se non quando egli vien posto con lei in rapporto giuridico mediante atti che lo riconoscano come tale, ovvero un fatto certo, quali sono la consegna della lettera di vettura fattagli dalla Ferrovia, o l'arrivo della merce. Ammettendo un diverso sistema, tutto cadrebbe nell'incertezza relativamente al modo di regolarsi delle Stazioni verso i destinatarii; e tutti coloro che pretendessero di avere tale qualità, sarebbero in grado di sollevare difficoltà ed incagli nelle spedizioni delle merci.

Si disse in contrario senso che, quando non si attribuisca al destinatario senz'altro il diritto illimitato di disporre della merce, tosto che la spedizione ebbe corso (avvenendo sovente che nel luogo di partenza le merci sono dal mittente vendute al destinatario, e speditegli quindi a di lui rischio e pericolo), non saprebbe più il destinatario, in caso di perdita, a chi dirigersi; mentre la Ferrovia d'arrivo gli risponderebbe che non lo conosce, ed il mittente non avrebbe interesse di sorta ad agire verso quella di partenza, essendo stato soddisfatto del prezzo. Ma a tale obbiezione non ci pare difficile il rispondere, imperocchè rimane sempre al destinatario, in simili casi, un'azione di mandato verso il mittente, divenuto commissionario pel trasporto della merce; e se il mittente non è più tenuto a rispondere della merce, deve però rispondere della spedizione, e quindi non può fare a meno di agire egli verso la Ferrovia con cui ha contrattato, se pure non vuol soggiacere al risarcimento dei danni.

Certamente la disponibilità della merce, da parte del destinatario, anche in corso di trasporto, sarebbe un utile provvedimento nell'interesse delle transazioni commerciali; ma, allo stato generale delle legislazioni vigenti e delle norme *che regolano* il servizio ferroviario, *l'attuazione* prematura di un tale principio produrrebbe danni assai superiori ai vantaggi.

Di tale avviso furono pure i compilatori del progetto del nuovo Codice di commercio, come rilevasi dagli articoli 392 e 401.

Richiede spiegazione l'ultimo alinea dell'art. 16, dichiarante che « la Stazione destinataria designata dal mittente è considerata come luogo di consegna ». Si volle con ciò escludere l'impegno di trasporti oltre i punti serviti dalle Ferrovie, cosa che sarebbe stata di incaglio e motivo d'incertezza per spedizioni in località lontanissime. In simili circostanze, utile ancora si presenta l'intervento degli spedizionieri.

*Art.* 17°. — Il ricevimento della merce e della lettera di vettura obbliga il destinatario a pagare alla Ferrovia l'ammontare dei crediti risultanti dal contratto di porto.

*Art.* 18°. — Se il trasporto è impedito o interrotto temporariamente per forza maggiore o caso fortuito qualunque, il mittente non sarà tenuto ad attendere che l'ostacolo sia tolto.

In questo caso, egli potrà annullare il contratto, rimanendo a suo carico il pagamento alla Ferrovia delle spese preparatorie al trasporto, di carico, e di trasporto proporzionalmente alla distanza già percorsa, a meno che la Ferrovia sia in colpa.

Questi due articoli sono in armonia con quelli 409 e 392 del progetto di Codice di commercio.

*Art.* 19°. — In quanto concerne la riconsegna delle merci, nonchè l'obbligo eventuale della Ferrovia di rimettere la merce al domicilio del destinatario non residente alla Stazione di destinazione, si osserveranno le leggi e regolamenti in vigore, applicabili alla Ferrovia incaricata della consegna.

*Art.* 20°. — La Ferrovia, ultimo vettore, deve curare, all'atto della riconsegna, il ricupero della totalità delle spese di porto, di quelle di dogana, degli esborsi ed altre spese necessitate dall'eseguimento del trasporto, come pure degli assegni e multe che potessero gravare la merce. Essa opera tali incassi, sia per suo canto, che per quello delle Ferrovie precedenti o degli altri interessati.

*Art.* 21°. — La Ferrovia ha sulla merce i diritti di un creditore pignorante per la totalità dei crediti indicati nell'art. 20. Questi diritti sussistono finchè la merce trovasi in possesso della Ferrovia, o d'un terzo che la detiene per lei.

*Art.* 22°. — Le contestazioni sul diritto di pegno saranno regolate secondo le leggi dei paesi ove si effettua la riconsegna.

*Art.* 23°. — La Ferrovia, ultimo vettore, è tenuta dopo l'esazione dei crediti menzionati all'art. 20, a pagare alle Ferrovie precedenti la loro parte di credito. Vi è egualmente tenuta se consegna la merce senza esigere i suoi *crediti*, salvi però, in tal caso, i suoi dritti contro *il destinatario*.

*Art.* 24°. — Quando si presentano impedimenti alla riconsegna della merce, la Stazione incaricata della riconsegna deve, senza ritardo, prevenirne il mittente a mezzo della Stazione di partenza. Essa non deve in alcun caso ritornare la merce, senza l'espresso consenso del mittente.

Del resto, e salve le disposizioni dell'articolo seguente, il modo di procedere nel caso di impedimento alla riconsegna è determinato dalle leggi e regolamenti in vigore, applicabili alla Ferrovia incaricata della riconsegna.

*Art.* 25.° — In tutti i casi di perdita totale o parziale, d'avaria o di ritardo, le Amministrazioni delle ferrovie sono obbbligate a fare immediatamente un'inchiesta, a redigere processi verbali delle ricerche effettuate, e comunicarli agli interessati su loro domanda. Sia che la Ferrovia scopra o supponga una perdita parziale od avaria, sia che l'avente diritto ne alleghi l'esistenza, si procederà immediatamente alla verifica della merce, alla stima del danno, ed alla ricerca della causa e dell'epoca, alla quale risale la perdita parziale o l'avaria. La verifica dovrà seguire in presenza di testimoni, o, se vi è luogo, col concorso di periti, presente, se possibile, l'avente diritto.

I periti giurati o nominati d'ufficio saranno scelti di preferenza.

Inoltre ciascuno degli interessati sarà in diritto di chiedere la constatazione giudiziale dello stato della merce.

*Art.* 26.° — Le azioni nascenti dal contratto di trasporto internazionale non appartengono che a colui che ha diritto di disporre della merce.

Quanto al diritto di pegno o privilegio spettante al vettore, ed all'esercizio di questo diritto da parte dell'ultimo, se vi sono più vettori, collima pienamente l'art. 406 del

progetto di Codice di commercio. Rispetto all'accertamento delle perdite o avarìe, non possiamo che lodare l'ammissione di procedervi anche amministrativamente, essendo questo un mezzo più spedito, consentaneo alla pratica ferroviaria, e che meglio si presta al componimento amichevole delle vertenze.

*Art.* 27.° — La Ferrovia, che accettò la merce pel trasporto colla lettera di vettura, è responsabile della esecuzione del trasporto sul percorso totale sino alla resa.

Ogni Ferrovia susseguente, pel fatto stesso della consegna della merce colla lettera di vettura internazionale, partecipa al contratto conformemente alla lettera di vettura, ed accetta l'obbligo di eseguire il trasporto in virtù di tal lettera.

L'azione fondata sul contratto di trasporto internazionale non potrà, salvo il regresso delle Ferrovie fra di loro, essere proposta che contro la prima Amministrazione o quella che, ultima, avrà ricevuta la merce colla lettera di vettura, o contro l'Amministrazione sulla cui rete il danno sarà stato occasionato. L'attore avrà la scelta fra le suddette Amministrazioni.

L'azione non sarà intentata che avanti il Tribunale nel cui distretto l'Amministrazione impetita avrà, secondo la legislazione del paese, un domicilio reale o un domicilio eletto.

Una volta l'azione intentata, il diritto di opzione dello avente diritto è estinto.

*Art.* 28.° — I reclami fondati sul contratto di trasporto internazionale non potranno essere proposti che contro una delle Amministrazioni designate nell'art. 27, anche allorquando si presentano sotto la forma di domande riconvenzionali e di eccezioni.

Consacrano questi articoli (combinati col successivo art. 50) uno dei principii culminanti del diritto ferroviario internazionale, determinando che l'ente collettivo risultante dalla associazione di tutte le Amministrazioni di strade ferrate sia rappresentato da quella di esse che viene azionata in giudizio, salvo poi il regresso nei rapporti fra di loro; in modo, pertanto, da evitare la necessità della chiamata in garanzia di una quantità di Amministrazioni, ma essendo ordinata la procedura in guisa che l'Associazione ferroviaria, per mezzo dell' Amministrazione, in contatto col reclamante che la rappresenta, abbia tempo e mezzi di fare le sue difese complete. Quanto un tale sistema sia per tornare giovevole alla economia, celerità e semplificazione dei giudizii, appena occorre accennarlo.

Assolutamente inconciliabile colle regole della competenza in materia commerciale, si è la dichiarazione contenuta nel penultimo alinea dell'art. 27, la quale porterebbe non potere le Amministrazioni essere citate che al Tribunale del loro domicilio reale od eletto. Si sa, infatti, che per facilitare le transazioni commerciali, generalmente le leggi di procedura (e così l'articolo 91 del nostro Codice di procedura civile) ammettono, oltre il Foro del domicilio del convenuto, quello del contratto e quello dell'eseguimento dell'obbligazione; donde deriva la competenza, in materia di spedizioni ferroviarie, del Tribunale della Stazione di partenza, di quella di arrivo, o della sede dell'Amministrazione.

L'aggiunta del domicilio eletto a quello reale non avrebbe alcuna influenza per attenuare gli enormi inconvenienti e dispendii, che cagionerebbe l'esecuzione della progettata disposizione; imperocchè in Italia le Amministrazioni ferroviarie non hanno altro domicilio legale che la sede; ed ove anche si inducessero ad eleggere domicilio speciale in alcune Stazioni più importanti, come ad esempio succede in Francia, sarebbe forse attenuato, non tolto, il pregiudizio della suaccennata disposizione che costituirebbe un vero regresso, e non possiamo credere venga accolta in definitiva. L'adottare il principio di seguire la competenza dei Tribunali secondo la legge di ciascun paese non presenta inconvenienti di sorta, ed offre tutti i vantaggi. Ad ogni modo poi, le Amministrazioni ferroviarie non ponno pretendere maggior guarentigia di quella che la legge accorda ai singoli regnicoli.

*Art.* 29.° — La Ferrovia è responsabile degli agenti addetti al suo servizio, e delle altre persone che impiega per l'esecuzione del trasporto di cui è incaricata.

*Art.* 30.° — La Ferrovia risponde, salve le disposizioni contenute negli articoli seguenti, del danno risultante dalla perdita (totale o parziale) o dell'avarìa della merce, a partire dall'accettazione pel trasporto sino alla riconsegna. Sarà esonerata da questa resposabilità, se prova che il danno ebbe causa da una colpa dell'avente diritto, da un suo ordine non risultante da colpa della Ferrovia, da un vizio proprio della merce (deteriorazione interna, calo naturale, colatura ordinaria, ecc.), o da un caso di forza maggiore.

*Art.* 31.° — La Ferrovia non è responsabile:

1° dell'avarìa sopravvenuta alle merci che, in virtù di prescrizioni di tariffe o di convenzioni passate col mittente, sono trasportate in vagoni scoperti, — in quanto l'avarìa sarà risultata dal pericolo inerente a questo modo di trasporto;

2° dell'avarìa avvenuta alle merci che, secondo dichiarazione del mittente nella lettera di vettura (V. *art.* 9°), sono rimesse alla rinfusa o con imballaggio difettoso, quantunque, per loro natura, e per essere al riparo da perdite ed avarìe, e, se esigano un imballaggio, — in quanto l'avarìa sarà risultata da assenza o difetto di imballaggio:

3.° dell'avarìa patita da merci che, in virtù di prescrizioni di tariffe o di convenzioni passate col mittente, devono essere caricate o scaricate da lui o dal destinatario, — in quanto l'avarìa sarà risultata dal pericolo inerente all'operazione di carico e di scarico, o di un carico difettoso;

4° dell'avarìa toccata alle merci che, per cause inerenti alla loro natura, sono esposte al rischio particolare di perdersi in tutto od in parte, od essere avariate notevolmente per causa di rottura, ruggine, deteriorazione spontanea, colatura straordinaria, — in quanto l'avarìa provenne da tale pericolo;

5° dell'avarìa sofferta da animali viventi, — in quanto la medesima risultò dal pericolo speciale che il trasporto di detti animali loro occasiona;

6° dell'avarìa sorvenuta alle merci, il cui trasporto, a termini di tariffe o di convenzioni intervenute col mittente, non si effettua che sotto scorta, — in quanto l'avarìa risulta dal pericolo a cui la scorta ha lo scopo di ovviare.

Se la Ferrovia stabilisce che, avuto riguardo alle circostanze di fatto, l'avarìa potè risultare da una delle cause

summenzionate, vi sarà presunzione che l'avarìa risulti da una di tali cause, a meno che l'avente diritto stabilisca il contrario.

*(Continua)* *Avv.* G. E. G.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 15 ottobre.

Dopo una brevissima apparizione fra le nuvole di due sedute a porte chiuse, nella prima delle quali stimò pure di prendere a tamburo battente la gravissima deliberazione annunziatavi intorno alla questione del riscatto delle Romane (*), la Commissione per l'inchiesta ferroviaria si ecclissò un'altra volta, senza avere nemmanco discusso il questionario, che non era ancora compiuto. Si occupa ora indefessamente della redazione di questo l'on. segretario deputato Genala, nè io voglio mettere in dubbio che ogni membro farà la parte sua nel Sotto-Comitato al quale venne inscritto. Ma, senza venir meno alla deferenza che merita una Commissione di tanta importanza per ogni rapporto, non vale dissimularsi che il gran pubblico, a torto forse, non seppe decidersi sinora a trarre troppo lieti auspicii dal modo con cui essa procede. Si crede di scorgere in lei allarmanti sintomi di fiaccona, e peggio di poca concordia d'animi e di propositi; nè le si risparmiano le critiche per l'anzidetta mozione votata rispetto al riscatto delle strade ferrate Romane. Che la Commissione si fosse dichiarata incompetente a giudicare in merito della stipulata Convenzione, lasciando intera la responsabilità del Ministro sul da farsi, lo si sarebbe compreso; ma non si capisce, o, per meglio dire, si capisce troppo, perchè abbia deliberato di non poter deliberare, causa la stretta connessione della proprietà delle linee coll' esercizio, legando mani e piedi al Ministro. Ecco quanto si dice, e non irragionevolmente mi sembra. Così quella sdruscita nave della Società delle Romane, che sembrava finalmente vicina al sospirato porto, viene respinta un'altra volta in alto mare, in aspettativa di venti migliori. —

Secondo le più attendibili informazioni, l'altra Commissione parlamentare, incaricata dell'esame del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie, sarebbe convocata pel 20 corrente nelle sale di Montecitorio dal proprio presidente on. Depretis, affine di udire la lettura della relazione condotta testè a fine dall'on. Morana. Essa dovrà risolvere in seguito parecchie questioni rimaste sospese, alcune delle quali non lievi, quali sono: la preferenza da darsi al tracciato dell'Eboli-Reggio, cioè se alla linea litoranea, o all'interna; e quali fra i passaggi dell'Appennino vuol essere prescelto, se Firenze-Faenza, o Firenze-Imola, o Pontassieve-Imola. —

Non vi annunziai prima che il disimpegno del servizio idrografico si sarebbe legalmente iniziato il 1° ottobre corrente presso il Ministero dei lavori pubblici, perchè era cosa già stabilita dal R. Decreto dell'8 settembre, nè le innovazioni, ove ve ne fossero, avrebbero potuto avere luogo se non successivamente. Infatti, si comincia ora a parlare della riforma appunto della Commissione idrografica; che sembra essere in animo dell' on. Baccarini di comporre esclusivamente, o con marcatissima prevalenza almeno, di ingegneri del Genio civile, i quali siansi in ispecial modo occupati di questioni idrologiche. Ed io ho anche ragione di credere si studii intorno alla convenienza o no di unire il relativo Bollettino al *Giornale del Genio Civile*, ricomponendo con tale opportunità la Commissione preposta a codesta pubblicazione. La quale, mi consenta l'on. Ministro di dirlo francamente, così com'è condotta da gran tempo, riesce pochissimo utile agli ingegneri in generale, ed in particolare al Genio civile. La fu una economia malissimo intesa quella del Governo di volersi disinteressare dalla pubblicazione dell'anzidetto giornale, abbandonandolo alle cure di un privato, che nella magra speculazione non trova sufficiente stimolo a spendervi attorno tempo e denari per migliorarlo. Poi, che si fa per eccitare la voglia di scrivere interessanti articoli nel personale tecnico italiano? Si offrono, per tutto compenso, 25 copie del proprio scritto, laddove per lo meno se ne possono avere 150 dal reputato *Politecnico* di Milano. Il modo di rendere importantissima la raccolta degli Annali dei ponti e strade l'hanno bene saputo trovare in Francia, dove il Governo distribuisce ogni anno un certo numero di medaglie d'oro agli ingegneri, che pubblicano migliori scritti in quelle effemeridi, traendo il giudizio per l'assegnazione del premio dai rapporti che, sopra ciascun articolo, sono tenuti a trasmettere tutti gli ingegneri-capi dei dipartimenti; in tal guisa si creano, non soltanto gli scrittori, ma anche i lettori, e si comprende bene come la scienza dell'ingegnere debba progredire.

Poichè noi Italiani siamo affetti dalla smania di imitare molte cose brutte che ci vengono d'oltr'Alpi, dovremmo pure adoperarci a seguirne i lodevoli esempi. Io confido quindi che l'on. Baccarini saprà infondere una vita nuova e rigogliosa anche al *Giornale del Genio Civile*. —

« Per me, se avrò vita di Ministro sino al novembre, « presenterò immancabilmente un progetto di legge di « riforma del Corpo del Genio civile ». Sono queste le parole testuali pronunciate alla Camera il 15 maggio p. p. dall'on. Baccarini, nè egli vorrà mancare, ne sono convinto, alla solenne promessa. Infatti mi si assicura che al Ministero dei lavori pubblici si sta elaborando il tanto sospirato ed urgente riordinamento, mediante il quale, come io spero e credo, le condizioni dell'ora derelitto Genio civile saranno di molto migliorate, sia nell'ordine materiale, che nell'ordine morale. Dal che dovrebbero trarre incoraggiamento, mi sembra, soprattutto i giovani ingegneri straordinarii, attualmente al servizio del Governo, per presentarsi al concorso aperto sino al 31 corrente a 18 posti d'ingegnere-allievo. Il regolamento offre loro, e con giustizia, preferenza e vantaggi sopra gli altri candidati; perchè non ne approfitterebbero, e non si sottoporrebbero alla prova dell'esame per dare stabilità alla loro incerta posizione? E conviene avvertire che la condizione del concorso, di non avere oltrepassato i 28 anni di età, fu già interpretata con ministeriale giurisprudenza nel senso, che non siasi raggiunto il compimento dell'anno 29.° —

(*) Vedi, a maggiore schiarimento, le *Notizie ferr. italiane.*

LA RED.

La esecuzione della legge sulle strade comunali obbligatorie procede ordinatamente, e va sviluppandosi con progresso continuo. I lavori eseguiti nei primi 9 mesi dell'anno corrente ammontano a L. 21,274,157, in confronto di L. 15,937,855 per il periodo medesimo dell'anno passato.

Oramai, a tutto settembre 1878, vennero compiuti 77 milioni di opere sulle linee sussidiate con una serie ascendente assai confortante e commendevole. L'eloquenza di poche cifre basta a provarlo: si è incominciato con lire 408,000 nel 1871, per arrivare grado a grado ai 21 milioni sopra indicati, i quali aumenteranno di certo proporzionalmente di qui al 31 dicembre.

Si sono aperti al transito 2900 chilometri di nuove strade, 7000 sono in corso di costruzione, 900 già appaltati, 680 in via di appalto; ed è singolarmente degno di nota, in una gestione di opere tanto importante, come, mercè la fermezza dell'Amministrazione, sopra 13,000 chilometri di strade sussidiate, in 300 soltanto siansi sospesi i lavori già iniziati, o per liti colle Imprese o per questioni di varianti. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò nella seduta generale del 12 corr.:

1° Il progetto definitivo per la costruzione della 3ª sezione della linea Oristano-Ozieri, compresa tra Macomer e Giave, suggerende alcune leggiere modificazioni;

2° Il progetto d'appalto del 4° tronco della linea ferroviaria di Vallelunga, la cui spesa preventiva ammonta a L. 3,800,000; (*)

3° Il perimetro proposto dal Genio civile di Modena pel comprensorio dell'arginatura di 2ª categoria, sulla sinistra del Panaro, dall'Emilia alla confluenza del Naviglio di Bonporto.

Da parte sua, nell'adunanza dell'11, la sezione 1ª del Consiglio medesimo emise parere favorevole al disegno della nuova Stazione di Montuoro sulla linea Laura-Avellino, la cui apertura al pubblico esercizio entro il 1878 si ritiene sempre più assicurata; e parimenti approvò la costruzione di un ponte a travate metalliche sul torrente Giampellieri, lungo la strada provinciale da Messina a Catania.

Finalmente la sezione 2ª si pronunziò per la accettazione del progetto d'un fanale a luce rossa sulla spiaggia di Pozzelle in provincia di Siracusa. B.

(*) Vedi, in proposito, le *Notizie ferroviarie italiane.* La Red.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Mercoledì scorso, dietro le prime notizie allora ricevute, non potemmo dare che brevi cenni sui gravissimi danni recati, specialmente alle linee ferroviarie del Piemonte, dalle terribili inondazioni di questi giorni, le cui funeste conseguenze hanno destato così generale apprensione. Oggi siamo in grado di offrire ai nostri lettori più ampi e precisi ragguagli in proposito.

Verso le ore 8.40 a. m. dell'8 corr., una improvvisa e rapida crescenza della Bormida (straordinariamente ingrossata dalle pioggie, che copiose cadevano sino dalle 3 pom. del giorno antecedente) cominciava ad inondare le campagne ed a corrodere gli argini di difesa lungo la linea Bra-S. Giuseppe, travolgendo seco quanto incontrava sul suo cammino. La rapida crescenza e la quantità di materiali, masserizie, piante, animali, ecc., che seco trasportava, fecero sì che, giunta la piena al ponte ferroviario presso la Stazione di Cengio (ponte a due luci, di m. 15 ciascuna, ed alto m. 13), non trovava più uno sfogo sufficiente; e superando quindi la difesa del ponte stesso, ne travolgeva un'arcata colla spalla verso Torino, ed apriva una breccia di m. 90 nell'argine stradale, alto circa 11 metri.

È degna di nota la solerzia del guardiano del primo casello, il quale, accortosi del pericolo imminente, si poneva in vedetta presso il ponte, e giunta l'ora del passaggio del treno 321 (ore 9.40 a. m.), gli correva incontro, fermandolo a poca distanza, appena 10 minuti prima che il ponte venisse travolto dalle acque.

Intanto la piena si avanzava; ed alle ore 1.30 di quello stesso giorno si apriva un nuovo varco, asportando circa 20 m. di argine ferroviario presso il ponte sulla stessa Bormida, della linea Acqui-Savona, a poca distanza dalla Stazione di Montechiaro. Nè per questo cessava l'imperseverare delle acque; chè anzi, continuando ad ingrossare senza trovare uno sfogo sufficiente, esse allagarono tutte le terre vicine al corso del torrente; e mentre notavasi una forte decrescenza nei luoghi dei suddetti disastri, il torrente facevasi sempre più minaccioso a valle, e verso le 10 pom. incominciava la sua opera devastatrice nei dintorni di Alessandria.

Colà, infatti, cioè a 1800 metri da quella Stazione, rompeva gli argini di difesa del grande ponte a 9 arcate; e tanto crebbe contro l'argine ferroviario, che verso le 11.30 della notte si apriva una nuova breccia per la lunghezza di circa 200 m. Notisi che l'argine, in quella località, ha l'altezza di m. 9, ed è munito di 3 binarii. Il treno portante la Valigia delle Indie vi era passato soltanto pochi minuti prima!

Altri guasti, benchè di minore importanza, faceva la Bormida sulle linee Alessandria-Acqui (fra Strevi e Cassine) ed Alessandria-Cavallermaggiore (presso Cantalupo), dimodochè anche colà restava improvvisamente interrotto il servizio ferroviario.

Accorsi immediatamente sui luoghi dei disastri gli ingegneri della Divisione di Torino, con tutta prontezza ed attività provvedevano a porvi ogni possibile riparo ristabilire le comunicazioni. Presso Cengio venne disposta l'immediata costruzione di una *passe-*

*rella* in legno pel trasbordo dei viaggiatori e bagagli, mediante la quale ora si attraversa il letto della Bormida, e fra un mese si spera di dare passaggio ai treni sopra un ponte provvisorio di legname.

Presso Montechiaro venne completamente rimesso l'argine stradale e ripreso il servizio regolare. Presso Alessandria si provvide immediatamente al trasbordo mediante una solida ed elegante *passerella* in legno, adattata alla grande importanza del movimento su quella linea; e pel 24 corr. sarà riattivato il servizio, pel momento sopra un solo binario.

Finalmente a Cassine ed a Cantalupo, i danni essendo stati poco rilevanti, il servizio normale potè essere quasi subito riattivato.

Siamo lieti di constatare che tutto il personale ferroviario, anche in tale dolorosa occasione, ha dimostrato la massima attività ed intelligenza e merita quindi ogni lode. Ora si stanno elaborando i progetti per le ricostruzioni definitive, rinforzando tutte quelle parti ch'ebbero più a soffrire, e nei modi che la esperienza di queste imprevedute e straordinarissime piene della Bormida (che superarono, in alcuni punti, di oltre un metro le massime antecedenti) suggerisce di adottare per la sicurezza avvenire delle strade e dei manufatti, maggiormente esposti a conseguenze tanto fatali.

---

Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, stabilendo che per l'assunzione del nuovo personale di quella Amministrazione debba essere unica norma il merito dei singoli individui, ha deliberato, in seduta del 12 corrente, che i posti, a qualunque ramo di servizio appartengano, siano tutti conferiti contro esami, ai quali saranno ammessi indistintamente tutti quelli che abbiano i requisiti necessarii per poter aspirare al concorso. Al consigliere d'amministrazione, sig. comm. Leopoldo Boselli, fu dato incarico di comporre la Commissione esaminatrice, della quale egli sarà presidente, e di formulare colla Commissione stessa i programmi per gli esami.

Quelli che riescono nel concorso verranno assunti come *avventizii*, e fra essi, dopo alcun tempo di prova, si sceglieranno i *provvisorii*, che, secondo le norme seguite dalla cessata Amministrazione, avranno più tardi la nomina d'impiegati stabili.

---

Per iniziativa del Consiglio d'amministrazione delle suddette ferrovie, mentre si fanno degli esperimenti allo scopo di determinare i caratteri delle ligniti delle miniere di Cludinico, saranno visitati dal sig. Cesare Campagnani, incaricato dell'Amministrazione suddetta, e dal sig. cav. ing. Ravello, capo del distretto minerario di Vicenza, incaricato del Ministero di agricoltura, industria e commercio, gli altri depositi lignieri della regione veneta, allo scopo di determinare se e quale convenienza potrebbe esservi di coltivare miniere di lignite da servire per l'alimentazione delle locomotive di queste Strade ferrate, in taluna delle località suaccennate.

---

È stata approvata dal Consiglio stesso la Convenzione per lo scambio dei biglietti di viaggio gratuito e dei buoni a mezza tariffa fra gli impiegati, e rispettive famiglie, delle Strade ferrate dell'Alta Italia, Meridionali e Romane.

---

Il quarto treno di piacere, partito la notte scorsa da Torino per Parigi, trasportava 689 viaggiatori, dei quali 513 di seconda classe e 176 di terza.

---

Il *Corriere Mercantile* ritorna ancora sopra la questione delle concessioni ferroviarie fatte alla Ditta Cirio; ma, senza più esporre ragioni proprie, si rimette a quanto ne dice un terzo interessato, di cui pubblica due lettere.

Non è nella missione, nè tampoco nell'indole di questo giornale di giungere nelle sue polemiche fino ai pettegolezzi.

Noi abbiamo affermato che il Cirio ha stabilito un nuovo commercio di esportazione, dell'importanza di circa 40 milioni di lire all'anno, commercio che nessuno prima di lui esercitava, nè aveva mai tentato di esercitare; e quest'affermazione noi la manteniamo, quand'anche possa venir provato dalla parte contraria che qualche *isolata spedizione* d'uova, destinata a pochi chilometri *oltre la frontiera* italiana, possa essere stata effettuata da qualcun altro prima del Cirio.

Nessuno però potrà mai vantarsi d'avere spinto il proprio traffico fino a tutte le Capitali degli Stati settentrionali d'Europa, come ha fatto il Cirio, che si estese a Vienna, Londra, Amsterdam, Bruxelles, Berlino, Varsavia e Pietroburgo.

Noi abbiamo affermato che le facilitazioni concesse alla Ditta Cirio possono ottenersi da qualunque altra Ditta, che presenti le volute garanzie e che si senta in grado di assumere uguali obblighi di quelli imposti al Cirio; ed infatti, alla Ditta Camis di Verona vennero concesse le stesse facilitazioni, anzi più larghe, giacchè l'obbligo imposto al Cirio d'un *minimum* di spedizioni di 2000 vagoni all'anno venne per la predetta Ditta veronese ridotto a 1000 vagoni; e siamo convinti che uguali concessioni saranno estese a tutte quelle altre Ditte che ne facessero richiesta.

Noi abbiamo affermato infine che la legge, la quale permette tali concessioni, è una legge utilissima al nostro paese, a cui procura e procurerà immensi beneficii, e che quindi converrebbe estenderla, in luogo di combatterla. Aggiungiamo anzi che essa segna la sola strada per aumentare la nostra esportazione all'estero, e conseguentemente la produzione agricola, che, sviluppata su tutta l'estensione dei nostri terreni coltivabili, sarà fonte larghissima di ricchezza individuale e nazionale. L'estensione degli affari Cirio ne è prova irrefragabile.

Concludendo, ripetiamo quindi, che gli effetti della legge combattuta dal *Corr. Mercantile* non possono che accrescere la prosperità economica del nostro paese, ed abbiamo fede che molte altre Ditte, isolate od associate non monta, ma

più inclinate all'operosità che ai cavilli, ne approfitteranno per l'interesse loro e del paese; giacchè (e se ne persuadano pure i nostri oppositori) ve n'ha per tutti!

E con ciò riteniamo totalmente esaurita per noi la questione.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Consiglio d'amministrazione per le Ferrovie dell'Alta Italia.** — La *Gazzetta Ufficiale* del 10 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 27 settembre p. p., controfirmato dal ministro Baccarini:

Visto l'art. 6 della legge 8 luglio 1878, n. 4438 (serie 2ª), che provvede alla costituzione del Consiglio d'amministrazione per l'esercizio provvisorio delle ferrovie componenti la rete dell'Alta Italia;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Sono chiamati a far parte del Consiglio di amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, a termini e per gli effetti della legge 8 luglio 1878, i signori:

Morandini comm. Giovanni, ingegnere, presidente;

Vitali comm. Augusto, ispettore del Genio civile, consigliere;

Fenolio cav. Bernardo, R. avvocato erariale, id.;

Benazzo cav. ingegnere Enrico, industriale, id.;

Salis conte Ulisse, ingegnere-capo del Genio civile, R. commissario tecnico nelle strade ferrate, id.;

Boselli comm. Leopoldo, capo-divisione del Traffico delle strade ferrate, id.;

Martorelli comm. Francesco, ispettore del Movimento e Traffico nelle strade ferrate, id.

*Art.* 2. Nelle assenze del presidente, ne assumerà le funzioni il consigliere sig. Vitali comm. Augusto.

*Art.* 3. Con altro nostro Decreto saranno stabilite le indennità personali, di cui all'art. 16 della prementovata legge.

**Riscatto delle Ferrovie Romane** — La *Riforma* dice che le deliberazioni della Commissione d'inchiesta sulle Ferrovie intorno al quesito ministeriale per l'urgenza del riscatto delle strade ferrate Romane hanno generato nella opinione pubblica un apprezzamento, che essa ha ragione di credere inesatto.

Non fu una sospensiva sul riscatto quella che deliberò la Commissione, ma una pregiudiziale, nell'interesse della quistione sul sistema di esercizio, che costituisce il mandato della inchiesta.

Approvare il riscatto delle Ferrovie Romane importava l'obbligo di provvedere al loro esercizio, almeno in via provvisoria.

Ora, se il Ministero avesse voluto compiere il riscatto delle Ferrovie Romane, quistione abbastanza matura ed urgente nell'interesse del credito pubblico all'interno e all'estero, dovea chiarire i suoi intendimenti sull'esercizio provvisorio delle Ferrovie Romane riscattate.

Dopo l'esercizio provvisorio governativo della rete dell'Alta Italia, la Commissione d'inchiesta (osserva la *Riforma*) avea tutta la ragione di ritenere che il Governo, riscattate le Ferrovie Romane, volesse metterle sotto il regime dell'esercizio governativo.

Egli è vero (prosegue la *Riforma*), che, in forza della Convenzione del 1873, le Ferrovie Romane sono state sin oggi, e sono esercitate dalla Società per conto dello Stato col concorso di otto consiglieri nominati dal Governo, e sotto la tutela continua di un Commissario straordinario governativo.

Ma altro è questo regime provvisorio, che per malaugurate circostanze si è trascinato per quasi cinque anni, ma che esiste per forza di un contratto non ancora approvato dal Parlamento, e ben altra cosa sarebbe un esercizio governativo deliberato per legge.

Il *Presente* di Parma poi, dice la *Riforma* in un numero successivo, è male informato quando afferma che la Commissione d'inchiesta ferroviaria non accettò le conclusioni propostele dall'on. La Porta, in ordine al riscatto delle Ferrovie Romane.

Siamo in grado di affermare, essa dice, che la Commissione approvò la relazione e la conclusione La Porta.

**Inchiesta ferroviaria.** — Leggesi nella *Libertà*: Il Comitato della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie, al quale era stato dato l'incarico di formulare il quistionario da servir di base all'inchiesta pubblica, ha tenuto ieri (10) due sedute, sotto la presidenza dell'on. senatore De Vincenzi.

Dopo aver prestabilite le basi di questo formulario, venne dato incarico di compilarlo all'on. Genala. Questi ha promesso di condurlo a termine in pochi giorni, per sottoporlo poi all'approvazione del Comitato, prima di presentarlo alla Commissione.

D'ora innanzi, le riunioni della Commissione avranno luogo nella gran sala del palazzo della Minerva, la quale, assieme ad alcuni locali attigui, le è stata assegnata per sua residenza.

**Ferrovia Ciampino-Nemi** — Con decreto del 30 settembre p. p., il Ministro dei lavori pubblici ingiunse al concessionario della ferrovia Ciampino-Nemi di incominciare i lavori entro l'anno corrente, sotto comminazione che, ove ciò non avvenga, si intende decaduto dalla concessione.

**Ferrovie di Sardegna** — Da Cagliari, 5, scrivono alla *Libertà*:

Le linee da Chilivanni alla Stazione d'Ozieri, e da questa a Giave, sono pressochè ultimate, rimanendo da compiersi alcune opere d'arte nelle Stazioni e case cantoniere. Nel dicembre si possono aprire al pubblico. La linea da Oristano a Pauli è ben avviata: il ponte provvisorio pel Tirso è finito in modo da potervisi passare con macchine da servizio. Per il ponte definitivo, una pila è già fuori del pelo d'acqua nelle piene, quindi già posta in sicuro: sulle altre si lavora assiduamente, e si spera che prima delle piene invernali, le pile in costruzione siano ultimate: il lavoro si dice assai buono.

**Ferrovie in Sicilia** — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua ultima seduta generale, approvò il progetto di appalto per la costruzione del 3° tronco della linea ferroviaria di Vallelunga, il cui costo preventivo ammonta a 17 milioni di lire.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz. Ticin.* dice: Si annuncia che i due Stati contraenti, Italia e Germania, interrogati dal Consiglio federale in proposito, hanno accondisceso, accordando i mezzi necessarii, che la Direzione della ferrovia del Gottardo sia autorizzata a dar mano immediatamente ai lavori preliminari per l'incominciamento dei dieci tunnel più lunghi delle linee d'approccio.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen metri 31.30, e dal lato di Airolo metri 26.30; in totale metri 57.60, cioè m. 8.20 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi.** — La questione relativa alla linea Sedan-Lerouville venne regolata tra il Governo ed il sindaco del fallimento Lille-Valenciennes. Il prezzo del riscatto convenuto col Ministro dei lavori pubblici sarebbe di 12,400,000 fr., limitatamente alla linea propriamente detta. Il materiale e le provviste saranno calcolate separatamente, e rimborsate in aggiunta del suddetto prezzo.

Così la detta linea avrà costato, in realtà, allo Stato 20 milioni e mezzo, calcolando la sovvenzione di 8 milioni per il pegno delle annuità Sedan-Lerouville

Il tribunale autorizzò il riscatto sulle indicate basi, e non rimane ora che la sanzione parlamentare, che pare indubitabile.

**Ferrovie austriache.** — La Dieta provinciale di Trieste, nella seduta del giorno 8 corr., dopo lunga e viva discussione, approvò, fra gli applausi dell'uditorio, la seguente deliberazione:

« La Dieta provinciale — avuta presente la progressiva decadenza del commercio di Trieste, dovuta in principalità al difetto di facili e dirette comunicazioni ferroviarie coi maggiori centri di produzione e di consumo dell'interno della monarchia e della Germania meridionale ed occidentale; ed i danni ben maggiori ed irreparabili che le sovrastanno, in un prossimo avvenire, dall'apertura di nuove linee ferroviarie in corso di costruzione o progettate da parte di Stati contermini — ritiene indispensabile, nell'interesse della città di Trieste e di tutta la Cisleithania, che venga senza indugio ovviato a tanta iattura, per parte del Governo dello Stato, colla costruzione di nuove linee ferroviarie, le quali valgano a paralizzare e vincere la fatale concorrenza dei porti rivali, favoriti meglio di noi dai propri Governi, ed a rianimare le depresse sorti del commercio di Trieste; e ciò a mezzo di una seconda linea ferroviaria diretta ed indipendente fra Trieste e la ferrovia Rodolfiana; della linea Trieste-Rakek-Gottschee-Tschernembl-Carlstadt-Novi per ivi allacciarsi alla progettata linea Banjaluka-Serajevo-Mitrovitza e congiungersi coll'esistente ferrovia per Salonicco; e per ultimo, di una linea ferroviaria da Sachsenburg per la vallata di Anlauf e Leand — ed incarica la Giunta provinciale di portare a conoscenza dell'eccelso Ministero, nonchè dell'eccelso Consiglio dell'Impero, la risoluzione stessa, accompagnandola e corredandola di tutte quelle migliori considerazioni e motivazioni, che le sembrassero le meglio adatte a raggiungere l'alto scopo avuto in mira ».

**Ferrovie tedesche.** — Al *Corriere Mercantile* scrivono da Mehadia, 9:

Nella conferenza tenutasi dai direttori delle Ferrovie germaniche, austriache ed ungheresi, che si trovano in lega, si è deliberato una riduzione del 5 0[0 nei noli dei cereali. Le Ferrovie di Stato prussiane votarono contro, in base alle disposizioni del Ministero prussiano del commercio.

**Ferrovie svedesi.** — Da un documento ufficiale rilevasi che, durante il 1877, furono aperte all'esercizio 1.500 miglia svedesi (15.3 chil.) di ferrovie appartenenti allo Stato, e 48 miglia (513.6 chil.) di ferrovie private.

Al 31 dicembre del detto anno, la Svezia possedeva dunque 151.4 miglia (1,618.25 chil.) di ferrovie dello Stato, e 315 miglia (3,366.91 chilom.) di ferrovie private, cioè in totale 466.4 miglia (4,985.11 chil.). In proporzione alla popolazione, si avevano allora 13.15 chil. di ferrovie per 100 abitanti, ossia 2.74 chil. su 100 chil. quadrati di territorio. La costruzione delle ferrovie private importò la spesa di 194 milioni di corone.

**Ferrovie inglesi.** — Le più importanti linee ferroviarie d'Inghilterra diedero ai loro azionisti il seguente riparto trimestrale dell'esercizio corrente:

Great Northern, 4 0[0; Great Western, 3 1[2; Lancashire Yorkskire, 4 3[4; London Brighton, 4 1[4; London Chalam Dover, 3 1[4; London North Western, 6; London South Western, 4 3[4; Manchester Sheffield, 1 1[4; Metropolitan Railway, 5; Metropolitan District, 1[4; Midland, 5; North Eastern, 5; Sonth, 4.

# Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma** — Leggiamo nel *Diritto*:

La Società genovese, che ha edificato parecchi e grandiosi corpi di case all'Esquilino, continua a fabbricarne altri sulle stesse aree.

Le case fabbricate per lo passato da questa Società hanno, com'è noto, quartieri di molte stanze, che convengono alle famiglie agiate e numerose, ma che non soddisfanno ai più urgenti bisogni di centinaia e centinaia di famiglie della bassa burocrazia, che devono limitare la modestia dell'alloggio colla povertà dello stipendio.

In vista di questo bisogno, i nuovi fabbricati saranno suddivisi — nei piani superiori — in quartieri piccoli, di due, tre e tutt'al più quattro stanze, con cucina.

Fu un ottimo pensiero. Peccato che la Società genovese non l'abbia avuto prima!

— Ci assicurano che anche la Società Veneta sia in trattativa col Municipio onde ottenere l'area *gratis* e fabbricare per proprio conto tre grandi stabili sulla parte ancora libera dell'Esquilino, e precisamente lungo la via Merulana.

Non conosciamo i particolari della concessione, epperò non sapremo dire se siano o no convenienti pel Comune. Ciò lo dirà il Consiglio comunale a suo tempo, quando dovrà discutere, approvare o respingere.

Nel caso però che il progetto diventi un fatto, speriamo che il Municipio non dimenticherà di mettere per condizione: che anche quei tre stabili si facciano, se non tutti, una buona parte almeno, di quartieri piccoli per il proletariato e per la bassa burocrazia.

Questi quartieri piccoli sono uno dei più urgenti bisogni di Roma.

Ne sia prova che le case omeopatiche, e a fior di terra, che fabbrica il senatore Rossi all'Esquilino, sono già tutte affittate in anticipazione, anche quelle la cui costruzione è cominciata appena. E non si può dire certo che quelle case abbiano speciali attrattive di solidità e di bellezza!

**Opificio di Pietrarsa.** — Leggesi nella *Gazzetta di Napoli* del 18:

Ieri dicemmo che, mercè i buoni uffizii del Prefetto, si era assicurata la sorte degli operaj di Pietrarsa.

Oggi possiamo completare la notizia, dicendo che il Ministero dei lavori pubblici darà commissioni a *Pietrarsa* per carrozze di ferrovia, quello dell'interno farà fare carrozze cellulari pel trasporto dei detenuti; e sono vive le trattative fra l'onorevole Bargoni ed il Ministro della marina, perchè segua l'esempio dei suoi colleghi e concorra con commissioni di lavori ad assicurare la sorte degli operaj di quell'importante opificio.

**Spese straordinarie per la R. Marina** — Con R. Decreto del 26 settembre p. p., controfirmato dal ministro Seismit-Doda (*Gazz. Uff.* del 7 corr.), dal fondo per le *Spese impreviste* del bilancio definitivo del Ministero del tesoro pel 1878, è autorizzata la prelevazione di L. 406,980, da portarsi in aumento del bilancio definitivo dello stesso anno per la R. Marina, cioè L. 6980 al cap. 1 (*Personale*), L. 350,000 al cap. 23 (*Carbon fossile ed altri combustibili*) e L. 50,000 al cap. 31 (*Noli, trasporti e missioni*).

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

**Spese straordinarie per le scuole speciali di Marina mercantile.** — Con altro R. Decreto di egual data, controfirmato dallo stesso Ministro (*Gazz. Uff.* sudd.), dal fondo sovraindicato per le *Spese impreviste* è autorizzata la prelevazione di L. 62,000, da portarsi in aumento del bilancio del Ministero dell'istruzione pubblica, al cap. 25 *quinque* (*Istituti tecnici di Marina mercantile e Scuole speciali*).

Anche questo decreto sarà presentato al Parlamento come sopra.

**Impieghi ferroviarii.** — Dal Ministero dei lavori pubblici venne emanato il seguente Avviso, in data del 5 corrente:

Pervengono continuamente al Ministero dei lavori pubblici domande per conseguimento d'impieghi nelle Amministrazioni ferroviarie, o nei varii rami di servizio del Ministero medesimo.

Per quanto risguarda le Amministrazioni ferroviarie, si fa presente che tali domande debbono essere rivolte direttamente alle Società delle strade ferrate Romane e Me-

ridionali, in Firenze, ed al Consiglio di amministrazione della rete dell'Alta Italia, in Milano.

Così non facendo, e indirizzandosi invece al Ministero dei lavori pubblici, gl'istanti, senza riceverne il benchè menomo beneficio, si procurerebbero, per lo meno, un certo ritardo nel recapito delle loro domande alla vera destinazione.

Rispetto alle domande di impieghi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, giova avvertire che gl'impieghi di carriera non possono essere conferiti che in seguito a concorsi ed esami sostenuti nei modi e colle condizioni stabilite dai regolamenti.

Per le occupazioni avventizie poi, è da considerare che non solo al momento non se ne prevede alcun bisogno, ma trovasi già presso il Ministero un numero così notevole di siffatte domande, che nemmeno una piccola parte delle medesime può venir soddisfatta: dal che è facile argomentare quale probabilità di esaudimento possono avere le nuove domande.

**Nomine**. — La *Gazz. Uff.* del 12 annuncia che, con R. Decreto firmato a Monza nel giorno 8 corrente, l'on. avvocato Francesco Cocco-Ortu, deputato al Parlamento nazionale, fu nominato Segretario generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio.

**Promozioni** — L'ingegnere Giambattista Favero, già professore straordinario di costruzioni stradali nella Regia Scuola d'applicazione per gli ingegneri in Roma, è stato promosso a professore ordinario, in seguito a voto conforme di una Commissione esaminatrice e del Consiglio di pubblica istruzione.

L'ing. Ildebrando Nazzani, già direttore della Scuola dei fontanieri a Palermo, è stato nominato, per concorso vinto, professore straordinario d'idraulica pratica e costruzioni idrauliche presso la suddetta Scuola.

**Onorificenze**. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. annunciò che S. M. si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti in data 28 luglio 1878:

*A commendatore*: Betocchi prof. cav. Alessandro, ispettore di 1ª classe nel Corpo del Genio civile; Ferrucci prof. cav. Antonio, ispettore di 2ª cl. nel Corpo stesso.

*A cavaliere*: Fontana dott. Michele, ispettore-capo sanitario delle ferrovie Calabro-Sicule; Carati Lorenzo, capo della Stazione centrale delle ferrovie in Milano.

**Pagamento di Consolidato**. — La *Gazz. Uffic.* ha pubblicato il seguente avviso della Direzione generale del tesoro:

Per le considerazioni medesime che consigliarono nei precedenti semestri l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 per cento, il signor Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° gennaio 1879 abbia luogo a cominciare dal giorno 21 del corrente mese di ottobre.

**Vendita di beni dell'Asse ecclesiastico** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dell'Asse ecclesiastico:

Nel mese di settembre del 1878 ebbero luogo 310 lotti, che, messi all'asta al prezzo di 988,764.18 lire, sono stati aggiudicati per lire 1,057,506.74.

Nei mesi precedenti dell'anno 1878, i lotti erano stati 2402; il prezzo d'asta lire 4,981,104.26; il prezzo d'aggiudicazione lire 6,015,430.48.

Le quali cifre, sommate con quelle che si ebbero nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto il 1877, danno un totale di 127,263 lotti: di lire 419,405,036.21 qual prezzo di asta; e di 537,722,869.47 qual prezzo di aggiudicazione.

**Ufficii telegrafici**. — Il 5 corrente, in Nocera Terinese (provincia di Catanzaro), ed il 10 corr. in Contessa Tatellina (provincia di Palermo), è stato attivato un Ufficio telegrafico di 3ª categoria al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafia internazionale**. — L'Ufficio internazionale di Berna annuncia che il Governo austro-ungherese ha aperto nella Bosnia i seguenti Ufficii alla corrispondenza internazionale:

Dervent, Doboi, Maglaj, Zepce, Zenica, Serajewo, Banjaluka e Travnik, con servizio permanente;

Kotorsko, Busovaca, Kiseljak e Mokro, con servizio limitato.

Le tasse applicabili ai telegrammi scambiati con queste destinazioni sono quelle degli altri Ufficii della Turchia di Europa.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Attive più del solito si mostrarono, nella scorsa settimana, le Azioni del Mobiliare, essendosi diffusa la voce che nel Ministero prevalesse l'opinione che l'esercizio delle ferrovie dovesse darsi a Società private. Ma, dacchè il Governo si è riportato al parere della Commissione parlamentare incaricata dell'inchiesta, nessuno può prevedere ora, e chi sa per quanto tempo, a quali conclusioni la Commissione stessa possa venire.

Per questo stesso motivo, le Azioni della Società delle Meridionali si tolsero dal letargo, e da 342 si elevarono in pochi giorni a 353; ma reagirono poi, e chiusero a 348.

Ferme sempre e richieste le Obbligazioni relative a 252.50 e 254. I Boni s'aggirarono sul 572 al 573.50.

Anche le Obbligazioni Sarde, della serie A, si tennero ben sostenute a 250.25 e 251.50; quelle della serie B, a 254.50 e 255 — Le Pontebbane a 388.50 ed a 390; richiesta l'Alta Italia a 268.50 e 269, con pochi venditori.

Poca animazione si ebbero a Parigi le Lombarde a 160 e 155; le Obbligazioni relative a 244 e 242 — Le Vittorio Emanuele a 238 e 237 — Le Azioni Ferrovie Romane a 75 circa, le Obbligazioni a 264 e 363.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della Città di Bari**. — ?8ª estrazione avvenuta il 10 ottobre 1878.

*Obbligazioni rimborsabili in L. 150 cadauna:*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 18 | 98 | 40 | 23 | 65 | 23 | 77 | 86 | 120 | 62 | 130 | 1 | 175 | 79 |
| 214 | 82 | 320 | 78 | 449 | 35 | 552 | 88 | 589 | 30 | 608 | 64 | 616 | 76 |
| 626 | 9 | 648 | 41 | 675 | 53 | 727 | 70 | •739 | 71 | 741 | 34 | 761 | 46 |
| 797 | 82 | 807 | 10 | 868 | 71 | 887 | 23. | | | | | | |

*Obbligazioni premiate:*

| Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 51 | 67 | 50,000 | 791 | 36 | 200 | 564 | 99 | 100 |
| 5 | 85 | 2,000 | 63 | 69 | 100 | 735 | 16 | 100 |
| 164 | 74 | 1,000 | 136 | 76 | 100 | 745 | 30 | 100 |
| 50 | 15 | 600 | 188 | 11 | 100 | 819 | 91 | 100 |
| 416 | 22 | 600 | 260 | 81 | 100 | 823 | 24 | 100 |
| 388 | 37 | 200 | 292 | 61 | 100 | 889 | 96 | 100 |
| 733 | 61 | 200 | 472 | 47 | 100 | | | |

*Vinsero L. 50 i numeri:*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 572 | 16 | 142 | 22 | 883 | 48 | 531 | 3 | 212 | 49 | 500 | 39 | 510 | 97 |
| 289 | 9 | 237 | 20 | 338 | 9 | 237 | 79 | 318 | 16 | 430 | 96 | 556 | 47 |
| 897 | 40 | 519 | 60 | 699 | 61 | 601 | 31 | 638 | 70 | 502 | 84 | 61 | 53 |
| 856 | 67 | 59 | 64 | 9 | 82 | 206 | 11 | 289 | 47 | 746 | 81 | 204 | 9 |
| 786 | 98 | 578 | 76 | 411 | 15 | 231 | 2 | 704 | 58 | 508 | 48 | 865 | 32 |
| 342 | 99 | 552 | 93 | 843 | 58 | 866 | 7 | 520 | 57 | 474 | 1 | 127 | 19 |
| 823 | 20 | 453 | 20 | 685 | 99 | 309 | 83 | 533 | 15 | 226 | 78 | 731 | 27 |
| 238 | 33 | 209 | 7 | 345 | 70 | 477 | 37 | 387 | 52 | 260 | 40 | 270 | 68 |
| 195 | 13 | 105 | 35 | 623 | 3 | 677 | 56 | 558 | 56 | 351 | 14 | 334 | 19 |
| 360 | 86 | 121 | 5 | 588 | 93 | 37 | 57 | 183 | 70 | 133 | 36 | 742 | 73 |
| 449 | 90 | 546 | 75 | 352 | 17 | 352 | 96 | 288 | 80 | 76 | 62 | 320 | 51 |
| 247 | 6 | 15 | 89 | 163 | 91 | 464 | 7 | 638 | 49 | 460 | 88 | 350 | 85 |
| 340 | 68 | 861 | 48 | 753 | 87 | 213 | 57 | 334 | 11 | 500 | 21 | 767 | 19 |
| 330 | 9 | 737 | 17 | 445 | 34 | 849 | 27 | 293 | 30 | 833 | 67 | 302 | 73 |
| 468 | 32 | 352 | 34 | 65 | 58 | 313 | 45 | 51 | 67 | 59 | 39 | 765 | 96 |
| 776 | 82 | 357 | 32 | 606 | 28 | 128 | 52 | 284 | 69 | 87 | 95 | 421 | 47 |
| 238 | 28 | 810 | 52 | 290 | 69 | 276 | 15 | 348 | 38 | 893 | 61 | 537 | 72 |
| 74 | 78 | 62 | 64 | 815 | 88 | 120 | 100 | 550 | 68 | 770 | 97 | 734 | 93 |
| 67 | 60 | 556 | 27 | 491 | 31 | 614 | 1 | 521 | 26 | 319 | 5 | 743 | 17 |
| 744 | 69 | 724 | 47 | 711 | 19 | 551 | 38 | 644 | 37 | 479 | 87 | 803 | 97 |

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 10 gennaio 1879 in poi presso la Cassa municipale di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni. La prossima estrazione avrà luogo il 10 gennaio 1879.

## CONVOCAZIONI

**Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 novembre p. v. in Roma (Piazza di Pietra), per udire il rapporto dei sindacatori sui bilanci sociali degli anni 29°, 30° e 31°, e relative deliberazioni.

## DIVIDENDI e PAGAMENTI

**Compagnia Napoletana per illuminare e riscaldare col gas** — Dal 7 corrente si paga agli azionisti il saldo del dividendo del 16° esercizio, fissato in L. 70, ed il rimborso in L. 500 delle azioni sorteggiate, presso la sede della Banca in Napoli.

# Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Cuneo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori per la completa ultimazione del traforo del Colle di Tenda e relative strade di accesso, per la presunta somma di L. 1,939,076. Lavori da eseguire entro il dicembre 1881. Deposito interinale L. 100,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 200,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta pei lavori di ordinaria manutenzione delle fortificazioni e fabbricati militari della piazza di Genova durante il triennio 1879-80-81, per il complessivo importo di L. 180,000. Deposito L. 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del Sostegno, Naviglio, Bacini e Mandracchio di Cavanella di Po, in Comune di Loreo, per l'annuo canone di L. 11,300. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1887. Deposito interinale L. 600 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 1600, oltre L. 1000 per spese di contratto, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sedilo (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio ad uso di Casa comunale e Pretura, nonchè di scuole, per il complessivo importo di L. 62,200. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2500 in denaro o biglietti consorziali.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione di artiglieria di Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di ottone in lamiera mezzana (per bossoli), in due lotti: 1° chil. 40,000, per L. 112,000; 2° chil 42,000, per L. 117,600. Consegna alla Direzione medesima entro 60 giorni per chil. 20,000 e giorni 80 pel rimanente. Deposito L. 11,200 pel 1° lotto, e L. 11,800 pel 2°, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento della Caserma d'artiglieria in Spezia, per L. 230,000. Lavori da eseguire entro 400 giorni. Deposito L. 23,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Ittiri a Romana, della lunghezza di m. 13,960, per la presunta somma di L. 160,000. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva L. 16,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Toro Campodipietra alla provinciale Campobasso Gildone, della lunghezza di m. 9365, per L. 42,016.15. Deposito interinale L. 800 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 1600 idem.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Cisterna (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Cisterna a Conca, della lunghezza di m. 8,068.10, per l'importo di L. 44,326.53. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Ministero delle finanze in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una nuova Dogana di Catania, per il presunto importo di L. 334,000. Lavori da eseguire entro due anni. Deposito interinale lire 15,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva lire 30,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Palermo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento dell'Ufficio di porto alla Cala di Palermo, per L. 47,000. Lavori da eseguire entro 300 giorni. Deposito lire 5000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 27 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto delle riparazioni e sistemazione del 1° tronco della strada provinciale, compreso fra le saline di Lungro ed in fiume Grondo, in diminuzione della somma di L. 35,217.81, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 13,000 aste da casse da fucile (mod. 1870), per il complessivo importo di L. 39,000. Consegna alla Direzione medesima di 6000 entro 20 giorni, e delle rimanenti entro 50. Deposito L. 3900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 14,000 aste da casse di fucile (mod. 1870) lisciviate ed essiccate, per l'importo complessivo di L. 49,000. Consegna alla suddetta Direzione di 5000 entro 15 giorni, e delle rimanenti entro 75 giorni. Deposito L. 4900 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un padiglione ad uso degli Istituti anatomici nell'antico Bastione della Concezione in Palermo, per l'importo di L. 86,062. Deposito interinale L. 4300; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto di muro di sponda per nuovi approdi, ed altri lavori nel porto di Messina, per la presunta somma di L. 442,253. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Palermo si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del primo tratto della strada provinciale da Partinico a Sancipirello, dall'abitato di Partinico alla Sella detta di Sanamalati, della lunghezza di chil. 5.69, in diminuzione della presunta somma di L. 105,200. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 3510, oltre L. 1200 per le spese, in valori bancarii; cauzione definitiva L. 8270, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Tricarico a Corleto, compreso tra il fiume Basento e l'abitato di Castelmezzano, della lunghezza di m. 9802.54, per la presunta somma di L. 335,600. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000 idem.

— Il 2 novembre p. v., presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla provinciale Messina-Marine va al confine di Venetico con Roccavaldina, della lunghezza di m. 5644.87, per la complessiva somma di L. 49,880.87. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 250 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2500 idem o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

36ª Settimana. — *Dal 3 al 9 settembre* 1878.

| Rete Adriatica e Tirrena | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 429,721.93 | 297.18 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 427,967.40 | 295.97 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 1,754.53 | + 1.21 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 13,773,124.32 | 9,524.98 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 15,176,716.22 | 10495.65 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,403,591.90 | — 970.67 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 153,478.10 | 133,81 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 140,968.10 | 124.75 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 12,510.00 | + 9.06 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,69 | 5,036,008.37 | 4,399.45 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,092.15 | 4,853,436.93 | 4,443.93 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 52.54 | + 182,571.44 | — 44.48 |

## Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa).

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 463,596.81 | 14,588.52 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 496,204.28 | 15,718.98 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 32,607.47 | 1,130.46 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1878 . | 1,651 | 15,234,385.65 | 16,038.03 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 16,322,885.31 | 17,236.15 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 1,088,499.66 | 1,198.12 |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 { in più . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 { in meno . . . . | 776,77 | » | » |

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del Ventesimo al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 16 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per un sessennio del tronco della strada provinciale N. 14 da Torino a Cuorgnè per Caselle, compreso fra l'abitato di Caselle e l'incontro della strada provinciale Torino-Cuorgnè per Rivarolo presso Valperga, della lunghezza di metri 22,649 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 23,880.67, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia a depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 5200 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 10,400 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 8 ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione per un sessennio dal 1° luglio 1879, del tronco della strada provinciale N. 2, Torino-Genova, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla provincia di Alessandria, essendosi ottenuto il ribasso di L. 4.00 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 48,210.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 23 corrente a mezzodì.

Torino, il 15 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta in data del 28 settembre u. s., si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 16 corr. alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della provvista per un anno e mezzo di pietrisco serpentino delle cave di Balangero, per la manutenzione delle prime tratte delle strade provinciali Torino-Susa, Torino-Genova, Torino-Cuneo, e quinta tratta della strada Torino-Lanzo.

La quantità totale annua di pietrisco da provvedersi si presume di metri cubi 3,460.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 34,025.20 annuo, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 23 corrente a mezzodì.

In mancanza assoluta di oblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione provinciale.

L'appalto avrà principio col 1° gennaio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1880, con facoltà all'amministrazione di prorogarlo di uno o due anni successivi, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 3400, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 11,341.73 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 8 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 23 Ottobre 1878 N.° 43.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle materie — *Le Strade ferrate italiane nel* 1877 (Fine) — *Prodotti ferroviarii mensili* (*luglio* 1878) — *Servizio ferroviario internazionale — Progetto di Convenzione elaborato alla Conferenza di Berna* (Cont.) — *Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE STRADE FERRATE ITALIANE

**nel 1877**

(*Continuazione e fine* — V. N. 42).

Rispetto agli orarii, si nota che il servizio dei trasporti dei viaggiatori fu fatto nel 1877 in base all'orario generale del 1876, salve alcune modificazioni, che importa indicare:

1° S'instituirono corse dirette fra Milano e Genova (con prosecuzione *da e per Roma,* via di Pisa) per la via più breve di Pavia-Voghera-Tortona-Novi;

2° S'introdussero nuovi miglioramenti nei viaggi da Torino, da Milano e da Genova a Roma, via di Pisa, e viceversa;

3° E con un'opportuna distribuzione di corse s'instituì sulla linea Napoli-Roma un treno celere in partenza da Napoli il mattino, che arriva verso le 2 pomeridiane a Roma, d'onde la sera del medesimo giorno si può ripartire per Napoli col diretto delle 10.50 pomeridiane.

Con tali modificazioni vennero anche sensibilmente migliorate le corse dirette da Napoli a Genova, Torino ed a Milano per la via più breve di Roma-Pisa; e si abbreviò di 2° 43' la durata di uno dei viaggi dalle Calabrie (Cotrone) e dalle Puglie per Foggia-Caserta alla Capitale.

Inoltre, come di consueto e per taluni tronchi, vennero per la stagione estiva ed autunnale adottate quelle ordinarie modificazioni d'orario temporanee, atte a meglio soddisfare i bisogni del pubblico in dette stagioni. —

Le tariffe e condizioni dei trasporti ferroviarii in vigore nel 1876, tanto pel servizio interno sulle singole reti italiane, quanto pel servizio cumulativo fra le reti stesse e le strade ferrate estere, non subirono nell'anno 1877 radicali cambiamenti; solo vennero in esse introdotte alcune modificazioni ed aggiunte, tra le quali si notano le seguenti:

Aperte completamente al pubblico servizio le ferrovie consorziali venete da Vicenza a Treviso e da Padova a Bassano, ebbe ad approvarsi, con Decreto ministeriale del 1° settembre 1877, un'apposita tariffa di prezzi pel trasporto dei viaggiatori, le cui basi sono inferiori a quelle in vigore sulle strade ferrate dell'Alta Italia, e ciò in conformità di quanto veniva stabilito dal relativo Capitolato di concessione.

Durante l'anno 1877, vennero ammesse ad effettuare trasporti in servizio cumulativo italiano undici Stazioni della rete dell'Alta Italia, due della rete Meridionale, ed una appartenente alla rete delle Ferrovie Romane.

A cominciare poi dal giorno 21 marzo dello stesso anno, venne attuato un servizio cumulativo diretto fra la linea Vicenza-Schio e le ferrovie dell'Alta Italia, e furono adottate pel trasporto dei viaggiatori le tariffe rispettivamente in vigore pel servizio interno presso ciascuna Amministrazione; e pel trasporto delle merci, le tariffe e condizioni vigenti sulla rete dell'Alta Italia, che sono quelle stesse già state ammesse pel servizio interno sulla linea Vicenza-Schio.

La distribuzione dei biglietti di andata e ritorno a prezzo ridotto venne estesa alla maggior parte delle Stazioni delle nuove linee apertesi all'esercizio nell'anno 1877, tanto sulla rete dell'Alta Italia, che su quelle delle ferrovie Calabresi e Sicule; e contemporaneamente furono ammesse a fruire di questa facilitazione alcune fra le Stazioni delle Ferrovie Romane, che prima non ne godevano.

In seguito poi ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni delle strade ferrate Meridionali e Romane, furono istituiti speciali biglietti di andata e ritorno in servizio cumulativo fra diverse Stazioni dell'una e dell'altra rete.

Sulle strade ferrate dell'Alta Italia, i biglietti d'abbuonamento annui, semestrali e bimestrali vennero estesi alle nuove linee e tratte di linee aperte all'esercizio in questi ultimi tempi; e tenuto conto dei risultati ottenuti, si resero definitivi i biglietti di abbuonamento mensili, che prima erano solo attuati in via di esperimento.

Similmente, nello scopo di favorire lo sviluppo del movimento viaggiatori sulle strade ferrate della Sardegna, fu autorizzata, con Decreto del 20 giugno 1877, la istituzione di biglietti d'abbuonamento mensile, da rilasciarsi, durante la stagione balneare, agli stessi prezzi e condizioni, già in vigore sulla rete delle Ferrovie Meridionali.

In aggiunta dei viaggi circolari italiani attivatisi nell'anno 1876, e dei quali fu fatto cenno nella precedente Relazione, si stabilirono altri tre viaggi, due dei quali hanno un itinerario che comprende le reti dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, ed uno che si estende soltanto alle due prime reti.

Di comune accordo fra le tre principali Amministrazioni delle strade ferrate del Regno, fu adottata per il trasporto dei soci del Club alpino italiano, viaggianti in comitive, la riduzione del 30 per cento sulle tariffe ordinarie dei viaggiatori, tanto pel servizio interno di ciascuna delle tre reti, come per quello cumulativo fra le medesime; e ciò sotto l'osservanza di speciali norme e disposizioni approvate dal Governo.

Si stabilirono, d'accordo colle Società delle Strade ferrate Romane, Meridionali e coll'Amministrazione esercente la rete dell'Alta Italia, apposite norme per il trasporto, colla riduzione del 30 per cento sul prezzo ordinario di tariffa, degli allievi e del personale direttivo ed insegnante degli Istituti e Collegi governativi o riconosciuti dallo Stato, viaggianti in corpo. —

Furono ammesse al servizio cumulativo italo-francese, a decorrere dal 15 settembre 1877, le Stazioni di maggior traffico delle linee da Mondovì a Savona, da Bra a Cairo ed Acqui, e da Sestri Levante alla Spezia.

Col Decreto del 5 gennaio 1872, che approvava le tariffe pel servizio cumulativo colle Ferrovie francesi, si stabiliva che il commercio per le spedizioni interne, che tengono la stessa via seguita da quelle fatte in servizio italo-francese, avesse facoltà di fruire delle relative tariffe internazionali, col pagamento della sola metà del prezzo di trasporto afferente al tratto non effettivamente percorso tra la frontiera e la Stazione più vicina destinataria o di partenza della merce. Ma, in seguito alla maggiore estensione datasi, come sovra è detto, al servizio cumulativo colle Ferrovie francesi, una tale facoltà venne subordinata alla condizione che, invece della sola metà, abbia a pagarsi l'intera tassa pel tratto non effettivamente percorso tra la frontiera e la Stazione destinataria o di partenza più vicina alla frontiera stessa (Decreto ministeriale 14 settembre 1877).

Furono proseguite e condotte a termine le pratiche per l'attuazione del nuovo servizio cumulativo italo-franco-svizzero per la via del Fréjus e del Brennero, a cui accennavasi nella precedente Relazione per l'anno 1876, di guisa che le combinazioni intese per un tale servizio diretto poterono essere attuate nel maggio del corrente anno.

Nessun notevole cambiamento ebbe a farsi nelle condizioni che regolano i trasporti in servizio cumulativo fra l'Italia e la Germania, eccetto per ciò che riguarda la tariffa speciale pei trasporti di *derrate alimentari*, attuatasi il 10 ottobre 1876, le cui basi e condizioni vennero modificate a partire dal 1° novembre 1877, all'uopo di renderla più favorevole al commercio, sia col ridurne d'assai i prezzi, sia coll'estenderla ad un maggior numero di Stazioni.

Le norme e modalità, che regolarono fin qui il trasporto delle valigie anglo-indiane attraverso l'Italia, non ebbero nello scorso anno a subire alcun cambiamento; ed il viaggio delle valigie in transito per l'Italia pel tratto di 1201 chilometri continuò ad effettuarsi, tanto in un senso che nell'altro, con una velocità effettiva di circa 45 chilometri all'ora.

Da un prospetto comparativo dei trasporti della Valigia, eseguiti nel 1877 in confronto del 1876, ricaviamo le cifre seguenti:

| | Da Bologna a Brindisi | | Da Brindisi a Bologna | |
|---|---|---|---|---|
| | 1877 | 1876 | 1677 | 1876 |
| Viaggi | 52 | .53 | 52 | 52 |
| Viaggiatori | 478 | 596 | 784 | 882 |
| Bagagli e colli | 788 | 1,033 | 1,125 | 1,483 |
| Valigie postali: Inglesi | 11,894 | 10;156 | 4,713 | 4,185 |
| Valigie postali: Francesi | 1,076 | 887 | 587 | 448 |
| Valigie postali: Olandesi | 332 | 345 | 135 | 116 |
| Totali | 13,302 | 11,388 | 5,435 | 4,749 |

La Relazione ci presenta poscia alcuni ragguagli statistici sulla polizia e giurisprudenza ferroviaria, dai quali risulta che il numero delle contravvenzioni, che vennero portate in giudizio durante il 1877, fu superiore a quello dell'anno 1876; il quale aumento deve attribuirsi all'apertura delle nuove linee ed alla maggiore attività spiegata nel curare la osservanza delle disposizioni relative alla polizia delle strade ferrate.

Risulta, infatti, dal relativo prospetto che le contravvenzioni per cause diverse sommarono nel 1877 a 1220 (suddivise in 500 per le linee dell'Alta Italia, comprese le linee del Consorzio Veneto, e le linee Torino-Ciriè-Lanzo e Torino-Rivoli; 291 per le Meridionali e Calabro-Sicule; 302 per le Romane; e 127 per le Sarde); mentre nel 1876 non sommarono che a 676 (suddivise rispettivamente in 405,70, e 201, escluse le Sarde). Le sentenze di condanna nel 1877 furono 910 (rispettivamente per le dette linee 376,220,242,72); mentre nel 1876 furono 485 (rispettivamente 289,50,146, escluse le Sarde). E le sentenze di assoluzione nel 1877 furono 310 (rispettivamente 124, 71, 60 e 55); mentre nel 1876 furono 191 (rispettivamente 116, 20, 55, escluse le Sarde).

Infine la Relazione dichiara che nel 1877 nessuna nuova disposizione legislativa fu promulgata e nessuna modificazione introdotta circa i regolamenti vigenti per la sorveglianza governativa sulle strade ferrate. Però, essendo affatto insufficiente la pianta del personale fissata nel 1877, si dovette ricorrere, per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, all'opera d'ingegneri ed altri impiegati addetti alla sorveglianza delle costruzioni.

Le somme stanziate per questo servizio nel bilancio del

| | |
|---|---|
| 1877 ascendevano a . , . . . . . . . . | L. 348,500 |
| A cui aggiunte le spese straordinarie in . . | » 65,000 |
| Si ebbe la spesa totale di | L. 413,500 |

mentre nel 1876 ascese a L. 379,342.55, con un risparmio di L. 24,157.55 sulla somma di L. 403,500 stanziata nel bilancio relativo. —

Con ciò chiudiamo la nostra rassegna sulla importante Relazione statistica dell'on. Valsecchi, la quale attesta le cure diligenti e solerti dell'Amministrazione da lui così abilmente diretta.

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Luglio 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di luglio 1878, confrontati con quelli del 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del mese di luglio 1878 ascese a L. 12,878,075 (dedotta la navigazione sui laghi), ed è composto come segue:

| | |
|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . . . . . | L. 5,955,161 |
| Bagagli . . . . . . . . . . . . . . | » 236,863 |
| Merci a grande velocità . . . . . . . | » 1,351,041 |
| Id. a piccola velocità . . . . . . . | » 5,300,389 |
| Prodotti diversi . . . . . . . . . . | » 34,621 |
| Totale | L. 12,878,075 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | 1878 | 1877 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. 7,453,158 | L. 7,405,958 |
| » di div. Società esercit. dallo Stato . . . | » 2,271,584 | » 1,254,308 |
| » Romane . . . . | » 2,127,078 | » 2,094,815 |
| » Meridionali . . . | » 1,813,601 | » 1,878,607 |
| » Sarde . . . . . | » 81,309 | » 81,795 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » 41,003 | » 43,610 |
| » Torino-Rivoli . . | » 14,135 | » 13,410 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » 15,577 | » 14,841 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » 48,387 | » 2,801 |
| » Settimo-Rivarolo . | » 11,743 | » » |
| Totale | L. 12,878,075 | L. 12,790,145 |

Si ebbe dunque nel luglio 1878 un aumento di L. 87,930.

Aumentarono: le ferrovie di proprietà dello Stato di lire 47,200; le ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 17,276; le Romane di L. 32,263; le Sarde di L. 14; Torino-Rivoli di L. 725; Vicenza-Thiene-Schio di L. 736; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 43,586 (nel luglio 1877 non ne erano aperti che 25 chilometri).

Diminuirono: le Meridionali di L. 65,006; Torino-Lanzo di L. 2,607.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel luglio 1877 era di soli chil. 8044, nel luglio 1878 era invece di chil. 8258, come nel giugno, non essendosi aggiunto nel detto mese alcun nuovo tronco.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto luglio 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, furono i seguenti:

| | 1878 | 1877 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. 48,300,889 | L. 47,912,867 |
| » di div. Società esercit. dallo Stato . . . | » 7,918,706 | » 7,697,274 |
| » Romane . . . . | » 15,355,589 | » 16,337,514 |
| » Meridionali . . . | » 11,321,593 | » 12,690,887 |
| » Sarde . . . . . | » 546,906 | » 572,691 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » 228,008 | » 238,630 |
| » Torino-Rivoli . . | » 81,013 | » 76,561 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » 102,829 | » 117,649 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » 320,334 | » 2,801 |
| » Settimo-Rivarolo . | » 34,291 | » » |
| Totale | L. 84,210,158 | L. 85,646,874 |

Nel 1878 si ebbe pertanto una diminuzione di L. 1,436,716.

Aumentarono: le ferrovie dello Stato di L. 388,022; le ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di lire 221,432; Torino-Rivoli di L. 4,452; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 317,533 (coll'avvertenza fatta più sopra).

Diminuirono: le ferrovie Romane di L. 981,924; le Meridionali di L. 1,369,294; le Sarde di L. 25,785; Torino-Lanzo di L. 10,622; Vicenza-Thiene-Schio di L. 14,820.—

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di luglio 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | 1878 | 1877 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . . | L. 1,992 | L. 2,041 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . . | » 1,359 | » 1,341 |
| » Romane . . . . . . . | » 1,282 | » 1,271 |
| » Meridionali . . . . . . | » 1,250 | » 1,295 |
| » Sarde . . . . . . . | » 411 | » 411 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . | » 1,281 | » 1,362 |
| » Torino-Rivoli . . . . . | » 1,177 | » 1,117 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . | » 519 | » 494 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . . | » 452 | » 215 |
| » Settimo-Rivarolo . . . . | » 510 | » » |
| Media complessiva | L. 1,572 | L. 1,609 |

Si ebbe dunque nel luglio 1878 una diminuzione di L. 37 in confronto del 1877.

Diminuirono: le ferrovie dello Stato di L. 49; le Meridionali di L. 45; Torino-Lanzo di L. 81. Aumentarono invece: le ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 18; le Romane di L. 11; Torino-Rivoli di L. 60; Vicenza-Thiene-Schio di L. 25; e Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 237.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto luglio 1878, in confronto con quello dello stesso periodo 1877, presenta le cifre seguenti:

| | 1878 | 1877 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . | L. 12,956 | L. 13,327 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . | » 8,469 | » 8,232 |
| » Romane . . . . . . | » 9,283 | » 9,919 |
| » Meridionali . . . . . | » 7,807 | » 8,752 |
| » Sarde . . . . . . . | » 2,748 | » 2,877 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . | » 7,125 | » 7,457 |
| » Torino-Rivoli . . . . | » 6,751 | » 6,380 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . | » 3,427 | » 3,921 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . | » 2,993 | » 1,400 |
| » Settimo-Rivarolo . . . . | » 3,810 | » » |
| Totale | L. 10,324 | L. 10,838 |

Si ebbe dunque nella media generale del 1878 una diminuzione di L. 514, in confronto del 1877.

(1) Vedi *Monitore* N. 34 a. c.

Aumentarono: le ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 237; Torino-Rivoli di L. 371; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 1,553 (coll'avvertenza fatta sopra).

Diminuirono: le ferrovie di proprietà dello Stato di L. 371; le Romane di L. 636; le Meridionali di L. 945; le Sarde di L. 129; Torino-Lanzo di L. 332; Vicenza-Thiene-Schio di L. 494. —

Quanto alla navigazione sul solo lago di Garda (essendo stato concesso ai fratelli Mangili l'esercizio della navigazione sul Lago Maggiore), il prodotto generale del mese di luglio 1878 fu di L. 9,510, cioè con un aumento di L. 294 in confronto del luglio 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto luglio 1878 ascese a L. 64,536, cioè con un aumento di L. 307 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

# SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

## PROGETTO DI CONVENZIONE

### ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

*(Continuazione — V. N° 42)*

*Art.* 32° — In quanto concerne le merci che, in ragione della loro natura particolare, subiscono, pel fatto solo del trasporto, una diminuzione di peso, la Ferrovia non risponde di tali ammanchi, se non in quanto sorpassano la tolleranza determinata dalle disposizioni da emettere per l'eseguimento della presente Convenzione.

Nel caso di trasporto di più colli con una sola lettera di vettura, la tolleranza sarà calcolata separatamente per ciascun collo, quando il peso dei colli isolati è indicato sulla lettera di vettura, o può essere constatato altrimenti.

Tale restrizione di responsabilità non può tuttavia essere invocata, quando sarà provato che la perdita, secondo le circostanze di fatto, non risulta dalla natura della merce, o che la toll[illegible]a fissata non può applicarsi in ragione della natur[illegible]erce o dalle circostanze nelle quali si produsse l[illegible]o.

In caso di p[illegible]dita totale della merce, non potrà essere fatta deduzione alcuna per *calo* stradale.

Confermano questi quattro articoli, precisandone con esattezza i casi di applicazione, i principii generali vigenti nella materia, e pure formulati negli articoli 396 e 398 del progetto di Codice di commercio.

*Art.* 33° — Se la riconsegna non ebbe luogo nei trenta giorni susseguenti lo spirare del termine fissato per la resa (V. *art.* 14), l'avente diritto può, senza avere a fornire altra prova, considerare la merce come perduta.

Può ritenersi equo e sufficiente il termine di trenta giorni fissato in questo articolo? È questa una questione pratica, non senza importanza. Basterà accennare come l'esperienza insegni che non di rado, anche in servizio interno, non poche merci smarrite si ricuperano dopo quel termine, senza che si verifichino estremi per cui sia legittimato l'abbandono per conto della Ferrovia. Nel servizio internazionale, è da prevedere che ben difficilmente basterà tale termine al ritrovo della maggior parte delle spedizioni temporariamente smarrite.

*Art.* 34°. — Se, in virtù degli articoli precedenti, l'indennità per la perdita totale o parziale della merce è posta a carico della Ferrovia, l'indennità sarà calcolata secondo il prezzo corrente di merci della stessa natura e qualità al luogo ed all'epoca in cui la resa avrebbe dovuto effettuarsi. In difetto di prezzo corrente, l'indennità sarà calcolata secondo il valore ordinario della merce stimata sulle stesse basi. I diritti di dogana, di trasporto, ed altre spese, che avrebbero potuto essere reclamati se la merce fosse giunta a destinazione, saranno dedotti dall'ammontare dell'indennizzo.

*Art.* 35°. — Le Ferrovie avranno facoltà di offrire al pubblico tariffe speciali, a termini delle quali il mittente avrà diritto di dichiarare nella lettera di vettura un valore che non sarà superiore al massimo fissato da tali tariffe, ma soltanto alle seguenti condizioni:

1° Le condizioni speciali (Tariffe speciali) dovranno essere approvate dalle Autorità competenti di ciascuno degli Stati da percorrere;

2° Queste condizioni speciali dovranno corrispondere con una riduzione sul prezzo del trasporto totale, calcolato in base alle tariffe rispettive ordinarie di ciascuna Amministrazione;

3° Esse dovranno essere applicabili alla totalità del percorso da effettuare.

Se tutte siffatte condizioni sono realizzate, l'avente diritto non riceverà al massimo per indennità (V. *art.* 34), che il valore così dichiarato.

*Art.* 36°. — Se la merce perduta è ritrovata, l'avente diritto deve esserne immediatamente avvertito.

Nel termine di giorni trenta dall'avviso, l'avente diritto potrà esigere che la merce gli sia consegnata senza spese, a sua scelta, alla Stazione di partenza od a quella di destinazione, designate nella lettera di vettura, mediante restituzione dell'indennità che ricevette.

*Art.* 37°. — In caso di avaria, l'indennità da pagare deve rappresentare la differenza tra il valor venale della merce avariata e quello della merce non avariata, calcolato secondo l'art. 34.

In caso di dichiarazione di valore fatta conformemente all'art. 35, l'indennità sarà proporzionalmente ridotta.

*Art.* 38°. — Essendovi dichiarazione d'interesse alla riconsegna, potrà essere aggiudicato, in caso di perdita totale o parziale, oltre la indennità fissata dagli articoli 34 e 35, ed in caso di avaria, oltre l'indennità fissata dall'articolo 37, il risarcimento dei danni, che non potrà sorpassare la somma fissata nella dichiarazione, coll'obbligo all'avente diritto di stabilire il danno.

Il Regolamento di esecuzione fisserà il massimo della tassa supplementare da pagarsi dal mittente, in caso di dichiarazione della somma rappresentante l'interesse, alla riconsegna.

*Art.* 39°. — La Ferrovia è responsabile del danno occasionato dalla inosservanza dei termini di resa (V. *art.* 14), a meno provi che usò alla merce tutte le cure di un diligente vettore, e che furono esse impotenti ad evitare il ritardo.

*Art.* 40°. — In caso di ritardo nella consegna, potrà essere reclamato un quarto della tassa di porto per un ri-

tardo non oltrepassante il quarto del termine di resa, e la metà di tale tassa per ogni ritardo eccedente questo quarto, senza necessità di provare che un danno risultò da tale ritardo. Ove siffatta prova sia fornita, potrà essere assegnata, a titolo di risarcimento di danni, una somma, che non dovrà tuttavia sorpassare il prezzo di trasporto.

Se vi fu dichiarazione d'interesse, alla riconsegna potrà reclamarsi la metà del prezzo di trasporto per un ritardo non superiore al quarto del termine di resa, e la totalità di questo prezzo per ogni ritardo di più di quel quarto, senza che siavi necessità di provare che un danno risultò dal ritardo stesso. Ove siffatta prova sia fornita, potrà essere assegnato l'ammontare di tale danno. Nell'un caso o nell'altro, l'importo della indennità non potrà superare la somma dichiarata.

Importante è l'argomento degli art. 34, 35, 36, 37 e 38, che regolano le indennità per perdite ed avarie.

Triplice, come si vede, sarebbe il sistema:

1° In via normale, pagamento del valore reale della merce;

2° Compenso limitato e prestabilito mediante tariffe speciali;

3° Garanzia di ogni altro maggior danno, mediante *dichiarazione dell'interesse alla consegna*, *ossia alla resa al destinatario*, verso pagamento di apposita sovratassa.

Il primo di tali sistemi corrisponde all'attuale tendenza della legislazione e della giurisprudenza, e venne perciò anche accolto nell'art. 399 del progetto di Codice di commercio.

Il secondo sta scritto, ma è poco osservato, nei Regolamenti d'esercizio delle Ferrovie italiane, e prevale invece, fra gli altri paesi, in Austria ed anche in Germania.

Il terzo, che in sostanza equivale ed una assicurazione, venne introdotto onde il Commercio abbia aperto l'adito ad ogni maggior garanzia.

In conclusione, è da prevedere che fra i varii sistemi il Commercio sceglierà pressocchè unicamente e sempre il meno costoso. Tuttavia in questa materia hanno non poca influenza gli usi ed altre circostanze locali; per cui conveniva, onde possibilitare un accordo per un servizio internazionale, non vincolare le singole Amministrazioni, cui una massima uniforme poteva incagliare nel loro esercizio. L'Ungheria, ad esempio, trasporta una enorme quantità di granaglie, che tutta si accumula ad epoche determinate; ed a tali spedizioni le Ferrovie possono dare sfogo, ricavandone anche un lucro considerevole, mediante tasse ribassate bensì, ma soltanto con responsabilità limitata, quanto ai termini di resa ed alle avarie.

Al medesimo triplice sistema rispettivamente s'informano gli art. 39 e 40, regolando gli indennizzi per ritardi, in base al razionale principio dell'abbuono delle tasse, già conforme, d'altra parte, ai Regolamenti in vigore ed anche ammesso dall'art. 397 del progetto di Codice di commercio.

*Art.* 41.° — Il pagamento della indennità piena ed intera potrà essere domandato in tutti i casi (V. *art.* 34, 35, 37, 38, 39, 40), che il danno sia stato cagionato da dolo o colpa grave della Ferrovia.

Questa dichiarazione risponde in massima a principii generalmente accettati. È però a temersi che le espressioni usate abbiano a dar luogo ad una quantità di contestazioni, pretendendosi sempre che una grave colpa sussista. Sta bene che, in linguaggio giuridico, la colpa grave sia equiparata al dolo; ma non è men vero, che nella pratica si cercherà di attribuire a questa espressione un significato più volgare; e che, ad ogni modo, l'apprezzamento in simili materie è difficilissimo, per cui meglio, a nostro avviso, sarebbe stato di parlare soltanto del dolo (come fa l'art. 409 del progetto di Codice di commercio), eliminando così ogni equivoco, poichè due espressioni ad un solo proposito non si usano in una legge, se non hanno differente valore.

*Art.* 42.° — L'avente diritto potrà chiedere gl'interessi in ragione del 6 p. 0[0 sulla somma fissata come indennità. Tali interessi decorrono per la perdita totale o parziale e l'avarìa, a partire dal giorno in cui la resa avrebbe dovuto effettuarsi; e pel ritardo, a partire dal giorno della fatta riconsegna.

*Art.* 43.° — La responsabilità, quale risulta dal contratto di porto, non si applica agli oggetti che, quantunque esclusi dal trasporto o ammessi solamente sotto certe condizioni, sieno nondimeno stati spediti con falsa dichiarazione, o pei quali il mittente non abbia osservato le misure di sicurezza prescritte.

*Art.* 44.° — Il pagamento del prezzo di trasporto e delle altre spese a carico della merce, ed il ricevimento della merce estinguono ogni azione contro la Ferrovia, in dipendenza del contratto di trasporto.

L'azione non è estinta:

1° Se l'avente diritto può fornire la prova che il danno fu cagionato da dolo o colpa grave della Ferrovia;

2° In caso di reclamo per causa di ritardo, quando è fatto in un termine non sorpassante 8 giorni, non compreso quello del ricevimento, ad una delle Amministrazioni designate come responsabili dall'art. 27;

3° In caso di reclamo per difetti constatati conformemente all'art. 25 prima dell'accettazione della merce, o la constatazione dei quali avrebbe dovuto esser fatta in conformità dell'art. 25, e non venne omessa che per colpa dell'Amministrazione;

4° In caso di reclamo per danni non [illegible]arenti esternamente, l'esistenza dei quali è consta[illegible] il ricevimento, ma soltanto alle seguenti cond[illegible]

*a*) la domanda di constatazione fatta [illegible] Ferrovia od al Tribunale competente, di conformità all'art. 25, deve aver luogo immediatamente dopo la scoperta del danno, ed al più tardi nei 10 giorni, a partire dal ricevimento della merce;

*b*) l'avente diritto deve provare che il danno si produsse nell'intervallo decorso fra la consegna per la spedizione e la riconsegna.

Il destinatario sarà libero di rifiutare il ricevimento della merce anche dopo aver ricevuta la lettera di vettura e pagate le tasse di porto, finchè il danno, del quale sostiene l'esistenza, non sia stato constatato conformemente alla sua richiesta. Le riserve fatte all'atto del ricevimento della merce non hanno effetto.

Se l'uno o l'altro fra più oggetti designati nella lettera di vettura viene a mancare al momento della riconsegna, il destinatario potrà escludere nella quitanza (V. *art.* 16) i colli non consegnati, designandoli specialmente.

La innovazione introdotta dal N. 4 dell'art. 44 (am-

messa pure dall'art. 409 del progetto di Codice di commercio) sarà, senza dubbio, ben vista dal pubblico, ed era pure consigliata dalla equità. Non ci dissimuliamo, peraltro, che il sortire dal rigoroso, ma salutare principio sancito dall'art. 84 del vigente Codice commerciale, si presenta non scevro di gravissime difficoltà e questioni, nonostante le cautele dalle quali sarebbe circondata la eccezionale azione anche dopo il ricevimento della merce.

*Art.* 45.° — I reclami estinti conformemente alle disposizioni dell'art. 44, non possono essere ripresi, nè sotto forma di una domanda riconvenzionale, nè sotto quella di una eccezione.

*Art.* 46.° — Le azioni per indennità, o le eccezioni per perdita totale o parziale, avarìa della merce o ritardo nella resa, sono prescritte entro un anno, quando l'indennità non venne già fissata mediante un riconoscimento dell'Amministrazione, una transazione, od una sentenza. La prescrizione è di 5 anni, se trattasi di una azione per risarcimento dei danni previsto dall'art. 44 N. 1.

La prescrizione decorre a partire dal giorno della consegna in caso di avarìa o perdita parziale della merce; essa decorre dal giorno del compimento del termine di resa, in caso di perdita totale della merce o di ritardo nella consegna.

La prescrizione dell'azione o dell'eccezione è interrotta non soltanto da una domanda giudiziale, ma altresì da un reclamo scritto, rimesso dall'avente diritto all'una delle Amministrazioni responsabili a norma dell'art. 27.

Se l'Amministrazione rigetta il reclamo, e se ritorna nello stesso tempo all'instante i titoli comunicatile all'appoggio (lettere di vettura, processi verbali, ecc.), corre una nuova prescrizione dal giorno del ricevimento di questi titoli. Tale prescrizione, di un anno o di cinque anni secondo i casi, non può più essere interrotta che da una domanda giudiziale.

Risolvendo un punto sul quale era oscillante la giurisprudenza dei Tribunali, questo articolo ammetterebbe la interruzione della prescrizione mediante reclamo in via amministrativa. Tale sistema era suggerito dall'equità: sarebbe convenuto peraltro, a nostro avviso, che vi avessse corrisposto un'adeguata riduzione del termine della prescrizione. Ora, se siffatto termine si presenta giusto in un anno, trattandosi di trasporti di lungo corso, una volta ammessa la forza interruttrice del reclamo amministrativo, è certo che tale termine verrà in fatto ad essere protratto in modo da soverchiamente dilazionare la liquidazione delle contabilità, tanto del Commercio, che delle Aziende ferroviarie. Il termine di 6 mesi, adottato nell'art. 912 del progetto del Codice di commercio per le spedizioni in Europa e località limitrofe, crediamo avrebbe potuto bastare, mediante il nuovo temperamento suaccennato.

Il punto poi nel quale non possiamo convenire, si è il prolungamento della prescrizione (salvo ancora la sua interruzione dal reclamo stragiudiziale) a cinque anni nei casi di dolo o colpa grave; tanto più stante la latitudine a cui può essere tratta nella pratica quest'ultima espressione. Un biennio pare sarebbe bastato, mentre in una materia, quali sono i trasporti ferroviarii, in cui tutto deve procedere ed essere regolato speditamente, è pure importante evitare ogni tardiva contestazione, per cui vengano a mancare alle Amministrazioni i mezzi di giustificazione e difesa. D'altra parte poi, il danneggiato, sia pure per dolo o colpa grave, è impossibile che, senza sua trascuranza, possa ritardare tanto tempo a verificare i fatti che lo interessano. — Il già citato art. 912 del progetto di Codice di commercio non accenna a causa di sorta interruttiva delle brevi prescrizioni sancite, e questo perentorio mezzo di estinguere le contestazioni è di suprema utilità per l'esercizio ferroviario, ed anche giusto, avuto riguardo alla rapidità delle comunicazioni enormemente aumentata,

*(Continua)* *Avv. G. E. G.*

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Crediamo che domani potrà cessare il trasbordo alla Bormida, presso Alessandria, e che i treni transiteranno liberamente, limitando però il servizio, sul tratto danneggiato, ad un solo binario, affine di poter lasciare il tempo di continuare i lavori in corso per il ripristino di tutti tre i binarii.

L'Amministrazione ha dato le occorrenti disposizioni perchè, pur facendo il passaggio su di un solo binario, vi possano transitare tutti i treni, tanto pei viaggiatori che per le merci, in modo che si può ritenere come completamente ristabilito il servizio.

Ci consta essere allo studio, presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, le modificazioni da introdurre nell'orario generale per la prossima stagione invernale.

A tale proposito, possiamo aggiungere che il 14 corr. venne tenuta in Milano una conferenza tra i rappresentanti delle Poste federali svizzere, della Ferrovia del Gottardo, dell'Impresa di navigazione sul Lago Maggiore e di quella sul Lago di Como, nonchè delle Strade ferrate dell'Alta Italia, allo scopo di addivenire alla definitiva combinazione dell'orario invernale per le linee affluenti ai detti Laghi.

I progetti di orario concretati in tale conferenza furono già trasmessi al Ministero dei lavori pubblici per la necessaria approvazione; e così pure gli saranno rassegnati in breve quelli relativi alle altre linee, per cui crediamo che il nuovo orario generale potrà andare in vigore coi primi del prossimo novembre.

Il Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, preoccupandosi della necessità di ben conoscere le esigenze ed i fondati reclami del pubblico circa il servizio ferroviario, allo scopo di provvedere a darvi pronta ed adeguata soddisfazione, ha

disposto che d'ora in poi gli sieno comunicati dalla Direzione dell'esercizio tutti i reclami dei viaggiatori e del Commercio, esposti sui registri appositamente aperti in ciascuna Stazione. Sappiamo poi essere vivo desiderio del Consiglio medesimo che sui detti registri venga francamente indicata qualunque irregolarità di servizio e qualunque giusta lagnanza, avendo esso in animo d'introdurre nel servizio stesso ogni desiderabile miglioramento.

---

Abbiamo già accennato alla commendevole condotta di quel guardiano che, in occasione della caduta del ponte sulla Bormida presso Cengio, sulla linea Savona-Bra, ha saputo con rara previdenza e prontezza prevenire un grave disastro, correndo incontro ad arrestare il treno-passeggeri 321, che stava per giungere nel momento appunto in cui il ponte, rincalzato dalle acque, minacciava rovina.

Ora siamo informati che il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, apprezzando giustamente la condotta del detto guardiano, di nome Giuseppe Biglino, gli assegnò una speciale gratificazione di L. 100, deliberando che il fatto suaccennato venga portato a conoscenza del rispettivo personale, così per tributare al bravo guardiano il meritato onore, come per destare in tutti un sentimento di emulazione.

---

Il suddetto Consiglio d'Amministrazione ha deliberato l'acquisto di 18,000 tonnellate di carbone minuto inglese per la formazione di conglomerati.

---

Per evitare ai viaggiatori del treno di piacere di ritorno da Parigi (che deve giungere in Torino alle 4.15 ant. del 28 corrente), la lunga fermata assegnata dall'orario alla Stazione di Modane, l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha disposto per la loro continuazione da quest' ultima Stazione, mediante un treno speciale, che giungerà a Torino alle ore 2.50 ant. dello stesso giorno 28.

In quest'occasione troviamo utile di ripetere che col detto treno rimane chiusa la serie dei treni straordinarii di piacere fra Torino e Parigi.

---

Questa mattina, al treno diretto da Torino a Modane e Parigi, andava attaccata, in via di esperimento, una vettura a letto *(Sleeping-Car)*, giunta ieri sera dalla Francia. Questa vettura è costruita, benchè in minori proporzioni, a somiglianza di quelle Pullman: vale a dire, con gabinetti per due e quattro persone, con letti sospesi, gabinetto di toeletta, ecc.; ed è scortata da un conduttore ad esclusivo servizio dei viaggiatori.

Sappiamo che tra l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia e la Compagnia belga per vagoni a letto, proprietaria di tali vetture, si sta trattando per l'uso delle medesime sulle nostre linee e particolarmente pei viaggi da Modane a Roma e Brindisi. Queste vetture, del resto, sono da parecchio tempo in servizio in Francia, Belgio, Germania ed Austria, ed hanno dappertutto incontrato il favore del pubblico.

---

Il 3 corrente, come abbiamo a suo tempo annunciato, ebbe luogo a Savona un convegno tra i delegati dell'Amministrazione dell'Alta Italia, del Municipio e Camera di commercio di Savona allo scopo di stabilire i lavori di complemento da farsi allo scalo marittimo di quel porto.

Aggiungiamo che lunedì scorso, in un nuovo convegno, fu firmato il relativo verbale, stabilendo d'accordo ogni particolare pei lavori necessarii a facilitare lo sbarco e la spedizione delle merci.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Costruzioni ferroviarie** — La Commissione parlamentare per l'esame del progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie si è adunata il 20 e 21 corr., sotto la presidenza dell'on. Depretis, per udire la relazione dell'onorevole Morana.

Questa relazione è divisa in 8 capitoli assai lunghi. Essa comincia dallo stabilire la inferiorità ferroviaria dell'Italia per rapporto agli altri Stati, e parla della convenienza di attirare nel nostro paese commercialmente il transito dell'Oriente e della parte occidentale.

Ma, per raggiungere questo scopo, è mestieri stabilire un equilibrio colle nazioni estere, equilibrio che si può ottenere dando il maggiore sviluppo alle ferrovie internazionali non solo, ma altresì a quelle locali. La rete esistente, determinata più da ragioni politiche e militari, non soddisfa ai bisogni del commercio.

Fa d'uopo riparare a questo difetto.

Dopo aver parlato delle quattro grandi linee che dovrebbero attraversare l'Italia, l'onorevole Morana accenna alle modificazioni introdotte dalla Commissione: ha diviso le nuove costruzioni in quattro grandi categorie: internazionali, nazionali, inter-provinciali, locali. Le prime tre categorie verrebbero accollate allo Stato; però le Provincie ed i Comuni avrebbero l'obbligo di concorrere nelle spese di costruzione.

Le ferrovie inter-provinciali dovranno essere costrutte dallo Stato a richiesta delle Provincie e dei Comuni, e le une e gli altri obbligati a concorrervi.

Nella parte finanziaria, l'on. Morana propone la istituzione di una Cassa ferroviaria, garantita dallo Stato, per sovvenire le Provincie ed i Comuni mediante l'emissione di titoli ammortizzabili

La relazione passa quindi ad esaminare le linee internazionali, nazionali, inter-provinciali e locali, delle quali si propone la costruzione. Propone la costruzione delle ferrovie secondo un tipo unico, ma di dividerle in ferrovie di lusso (?), in ferrovie ordinarie e in ferrovie a sistema ridotto.

L'on. Morana conclude il suo lavoro rammentando l'esempio della Francia, la quale ha stabilito altri cinque miliardi di nuove costruzioni, ripartibili in 10 anni, per la costruzione di ferrovie, di porti e fari. L'accrescere le forze produttive del paese si è un migliorare la situazione finanziaria.

— Nella seduta di ieri è stata approvata la relazione

dell'on. Morana dalla maggioranza dei Commissari, eccetto l'on. Spaventa.

Ora discutonsi i provvedimenti di riforma al progetto ministeriale.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto in data del 1° mese stesso, controfirmato dal ministro Seismit-Doda:

Visto l'articolo 3 delle legge 29 giugno 1876, num. 3181, per il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia e per l'esercizio della rete stessa dopo il riscatto;

Veduto l'art. 11 della Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875, e gli articoli 5 e 8 del Compromesso di Parigi dell'11 giugno 1876, l'uno e l'altro approvati con la legge suddetta;

Ritenuto che in conto dei crediti in liquidazione della Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria verso il Governo italiano, per gli approvvigionamenti esistenti nei magazzini a tutto giugno 1878, devesi ora corrispondere in rendita la somma capitale di L. 4,921,929.83, come dal certificato 17 settembre 1878 della Commissione per la liquidazione dei conti fra il Governo e la Società suddetta, visto ed approvato dal Ministro dei lavori pubblici;

Ritenuto che il corso medio del Consolidato italiano 5 0[0 alla Borsa di Parigi, durante i sei mesi trascorsi dal 1° gennaio al 30 giugno 1878, diminuito di una mezza cedola, cioè di una lira e centesimi otto, fu di L. 72.20;

Ritenuto quindi che la rendita da corrispondersi per effetto dell'articoio 5 del succitato Compromesso di Parigi, colla decorrenza del semestre in corso, e cioè con godimento dal 1° luglio 1878, ascende a L 340,853.87, e in cifra tonda a L. 340,850, corrispondente al capitale di lire 4,921,874, salve le debite compensazioni nei pagamenti di ulteriori abbuonconti od a liquidazione finale; e che devesi ora provvedere alla iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico della rendita stessa, ed alle conseguenti variazioni al bilancio definitivo dell'entrata e della spesa del Tesoro per il corrente anno, in dipendenza della creazione della rendita suddetta, della relativa alienazione e del pagamento del relativo capitale;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, Ministro *ad interim* del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

*Art.* 1. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 0[0, dell'annua rendita di L. 340,850, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1879.

Con buono a parte, la Direzione generale del Debito pubblico provvederà al pagamento del semestre al 1° gennaio 1879 sulla detta rendita.

*Art.* 2. Sono autorizzate le seguenti variazioni al bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero del tesoro per il corrente anno, cioè:

1. *Bilancio definitivo dell'entrata:*

*a*) Al capitolo 19, *Imposta sui redditi di ricchezza mobile*, è portata in aumento la somma di L. 22,496.10, a titolo di ritenuta da operarsi sovra L. 170,425, montare lordo del semestre al 1° gennaio 1879 della rendita di L. 340,850 di cui all'art. 1;

*b*) È istituito un apposito capitolo col num. 84*bis*, colla intestazione: *Prodotto della rendita consolidata* 5 *per cento, creata con R. Decreto* 1° *ottobre* 1878, *n.* 4539, *in dipendenza della liquidazione dei conti, di cui all'art.* 11 *della Convenzione di Basilea del* 17 *novembre* 1875, *e degli articoli* 5 *e* 8 *del Compromesso di Parigi dell'*11 *giugno* 1876, *approvato colla legge* 29 *giugno* 1876, *n.* 3181, ed a questo capitolo verrà assegnata la somma di L. 4,921,874.

2. *Bilancio definitivo della spesa:*

*a*) Al capitolo 103, *Rate arretrate dovute sopra rendite di debito pubblico di nuova creazione*, è portata in aumento la somma di L. 170,425, importo lordo del semestre al 1° gennaio 1879 sulla rendita di L. 340,850 creata col presente Decreto;

*b*) È istituito un apposito nuovo capitolo col n. 133*bis*, colla denominazione: *Pagamento alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, in dipendenza della liquidazione dei conti, di cui all'art.* 11 *della Convenzione di Basilea del* 17 *novembre* 1875, *e degli art.* 5 *e* 8 *del Compromesso di Parigi dell'*11 *giugno* 1876, *approvati colla legge* 29 *giugno* 1876, *num.* 3181, ed a questo capitolo verrà assegnata la somma di L. 4,921,874.

**Ferrovia Eboli-Reggio.** — Anche i cittadini di Palmi, e parecchie rappresentanze di Municipii, di Società e di giornali, sonosi, il 22 del passato settembre, riuniti in pubblica assemblea per discutere sulla litoraneità della ferrovia Eboli-Reggio.

L'adunanza, che riuscì imponente per il numero degli intervenuti e degli oratori, si sciolse al grido di *viva il Re, viva Garibaldi*, ed al suono della marcia reale, dopo avere discusso calorosamente sulla materia, ed approvato l'ordine del giorno presentato dal Comitato ordinatore del Comizio: facendo voti, cioè, *al Parlamento ed al Governo del Re, perchè la ferrovia Eboli-Reggio sia una delle prime a discutersi e ad approvarsi, e sia preferita la linea litoranea alla interna.*

**Ferrovia Lecco-Como-Varese.** — È stato pubblicato in questi giorni un opuscolo sul progetto relativo ad una linea Lecco-Como-Varese, che dovrebbe essere sostituita a due tronchi compresi nelle linee di quinta categoria del progetto ministeriale per le nuove costruzioni. Questa sostituzione porterebbe con sè l'inclusione della linea Como-Lecco-Varese in una categoria superiore. La Provincia e Città di Como chiedono la seconda, od almeno la terza. E dall'esame delle loro ragioni ci pare dovere raccomandare all'attenzione della Commissione parlamentare una domanda che risulterebbe fondata.

**Tronco di congiunzione dell' Arsenale di Spezia colla ferrovia ligure.** — Il 21 corr., presso la Direzione del Genio militare alla Spezia, doveva aver luogo l'asta per l'appalto della costruzione del tronco di ferrovia sovraindicato, per l'importo di L. 67,000. I lavori devono esser compiuti nel termine di 90 giorni dalla consegna.

Riferiremo l'esito di quest'asta, essendo intanto fissato pel 26 corr. il termine *fatale* pel ribasso del ventesimo.

**Tramway di Napoli** — Scrivono da Napoli, 15, alla *Gazzetta d'Italia:*

Ieri s'inaugurò solennemente la nuova linea di *tram*, dal largo S. Francesco a Poggioreale, lunga 2540 metri, eseguita con nuovo metodo, per cui offre maggiori vantaggi per la trazione.

Due concorrenti sonosi poi presentati per ottenere la concessione di un sistema funicolare per l'ascensione del Cono del Vesuvio, in carri sopra rotaie poste su di una specie di ponte sostenuto da colonnette. Il Governo concederà a ciascuno dei concorrenti una zona di terreno per stabilire i loro sistemi a proprio rischio e pericolo, lasciando libero il pubblioo di godere dei maggiori vantaggi che può presentare uu sistema sull'altro.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazzetta Ticinese*, del 18, scrive:

Con risoluzione del 26 dello scorso mese, il Gran Consiglio del Ticino ha autorizzato il Consiglio di Stato a pagare la rimanenza del sussidio di 3 milioni assicurato all'impresa del Gottardo con risoluzione del 16 maggio 1870, secondo i dispositivi del trattato internazionale del 12 marzo 1878; ed a partecipare ad un Consorzio, che abbia per iscopo la costruzione della linea del Monte-Cenere, dichiarando che il Cantone Ticino, oltre la sovvenzione di 2 milioni assegnati alla linea del Monte-Cenere mediante la legge del 22 agosto 1878, concernente la sovvenzione a ferrovie alpine, assegnava un'ulteriore sovvenzione di un milione di franchi, però colla riserva che questa sovvenzione, data a fondo perduto, era il massimo sacrificio che il Cantone poteva fare per detta linea.

Il Consiglio di Stato del Ticino ha richiesto ora al Consiglio federale di fare i passi necessarii per procurare la partecipazione delle Corporazioni interessate in Italia alla costruzione del Monte-Cenere.

In conseguenza, il Consiglio federale ha trasmesso al Governo italiano tale richiesta, per sapere in quale misura le contrade interessate alla costruzione del Monte-Cenere sono disposte a parteciparvi.

— Leggiamo poi nei giornali di Genova che quel Consiglio comunale, nella seduta di ieri, discusse la domanda del Governo circa al sussidio pel Gottardo. Vi si lesse una relazione riguardante le fasi che corsero circa il pagamento dei 6 milioni per il concorso alla linea del Gottardo, pel quale non esiste alcun vincolo giuridico, giusta il parere di tre distinti giureconsulti; conchiudendosi che la linea del Gottardo non gioverà all'interesse di Genova, se prima non si proceda a fare una linea succursale dei Giovi, e considerato come da tre anni sia gravoso lo stato finanziario del Comune.

La Giunta quindi proponeva di passare all'ordine del giorno sulla domanda del Governo, ed il Consiglio approvò.

— La *Gazz. Ticin.* dice che, nella seduta del 14 corr., il Gran Consiglio di Basilea-Città ha votato all'unanimità la proposta del Governo di accordare una sovvenzione suppletoria di 400,000 fr. alla ferrovia del Gottardo.

— Ultimamente era corsa la voce che l'Ufficio di sezione della ferrovia del Gottardo dovesse essere trasportato da Altorfo a Svitto, rimanendo solo ad Altorfo un Ufficio di tre ingegneri. Ora l'*Urner Zeitung* smentisce da fonte sicura questa notizia.

Anche la notizia corsa nei giornali svizzeri (e che noi pure abbiamo riportata), secondo la quale la Direzione della ferrovia del Gottardo, in seguito all'autorizzazione ottenuta dagli Stati contraenti, darebbe subito mano alla costruzione dei dieci tunnel più lunghi delle linee d'approccio, deve rettificarsi nel senso, che essa venne autorizzata a procedere ai lavori preliminari per l'esecuzione di queste gallerie, come rilievi, perizie ecc.

— La stessa *Gazzetta*, in data 19, aggiunge:

Notizie da Lucerna annunciano che la Direzione del Gottardo ha deliberato al sig. Ronchetti, impresario di Varese, i lavori d'imbocco, di trincea e di avanzamento ai quattro tunnels della Leventina. Si darà mano immediatamente ai lavori.

— L'avanzamento del traforo nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 36.60, dal lato di Airolo m. 27.80; in totale m. 64.40, cioè m. 9.20 in media giornaliera.

**Ferrovia del Monteceneri.** — La *Gazzetta Ticinese*, del 21, reca:

Sabbato scorso ebbe luogo in Lugano, nell'oratorio del Liceo cantonale, una conferenza promossa da una Commissione di cittadini allo scopo di avvisare ai mezzi per appoggiare le pratiche, che l'Autorità cantonale ha aperto allo intento di riunire i sussidii e costituire il Consorzio che deve assicurare la costruzione del tronco ferroviario Lugano-Monteceneri-Bellinzona.

La Conferenza, sentita l'esposizione della Commissione promotrice, e resosi esatto conto della situazione e dello stato delle trattative in corso fra le nostre Autorità e lo Stato italiano, deliberò la nomina di un Comitato, a cui demandò la cura di mettersi in relazione colle altre rappresentanze interessate a promuovere la linea del Monteceneri, per una comune azione che faciliti e patrocini la conclusione dei negoziati officiali ora in corso, e di farsi interprete presso le Autorità nostre degli intendimenti e desiderii della Conferenza in questo vitale interesse.

Il predetto Comitato venne composto dei signori: Pasquale Lucchini presidente, dott. Antonio Gabrini, cons. dott. Carlo Pasta, cons. avv. Giovanni Airoldi, cons. avv. Massimiliano Magatti, col cons. Costantino Bernasconi, Pietro Primavesi figlio, ing. Fulgenzio Bonzanigo, prof. ing. Giovanni Ferri, e cons. avv. Giosia Bernasconi.

Sappiamo che il predetto Comitato si è immediatamente costituito, ed attende di proposito all'opera affidatagli.

**Ferrovie ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di settembre fu il seguente:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom.): Persone trasportate 18,100 (agosto 1877: 22,054), introito franchi 23,200 (fr. 25,818.40); merce trasportata tonn. 1900 (tonn. 1913), introito fr. 8,400 (fr. 7706.70); introito totale franchi 31,600 (fr. 33,525.10), ossia fr. 770.73 (fr. 817.69) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom.): Persone trasportate 22,100 (1877: 22,923), introito fr. 19,900 (fr. 20,694.75); merce trasportata tonn. 1485 (tonn. 1557), introito fr. 4,700 (fr. 5185.55); introito totale fr. 24,600 (fr. 25,880.30), ossia fr. 946.15 (fr. 995.40) in media per chilometro.

**Ferrovie francesi.** — I lavori della ferrovia da Chateau-Gontier a Craon sono compiuti. Essi devono essere staticollau dati il 12 corr.; e l'apertura della linea avrà luogo probabilmente il 28.

I lavori sulla linea da La Cluse a Bellegarde sono incominciati presso i ghiacciai del Monte Moinat. Quivi deve essere forato un tunnel d'una certa estensione.

**Ferrovie russe.** — Il 10|22 settembre venne aperta per tutta la sua estensione da Perm a Catherinenbourg la ferrovia dell'Ural. La lunghezza totale della linea è di 467 verste; cioè circa 500 chil.

Il materiale della Compagnia proviene quasi tutto dalle fabbriche ed officine russe. I vagoni riscaldati a vapore hanno una eccellente ventilazione; essi sono bene illuminati e costruiti secondo gli ultimi progressi fatti in questo genere.

Il materiale mobile comprende: 85 locomotive, di cui 62 per treni-merci; 12 vagoni misti di 1ª e 2ª classe, e 18 di 3ª, tutti secondo il tipo americano; oltre a 15 vagoni per detenuti. Ogni vagone contiene 60 posti. Vi sono poi 13 vagoni per bagagli, 561 per carbone, 300 piattaforme e 315 vagoni da merci.

Tre milioni di *pouds* di rotaie furono impiegati per questa linea. Parecchi tunnel, 19 ponti metallici sopra fondazioni in pietra, ed un gran numero di ponticelli in legno furono costruiti. La parte più difficile del lavoro fu la traversata del monte Ural. Una delle 43 stazioni, detta *Europeiskaia*, e la sua vicina *Asiatskaia* segnano i confini di due parti del mondo.

**Ferrovie d'Egitto.** — Scrivono dal Cairo, 7, alla *Gazzetta d'Italia*:

Il completamento del coupon del debito privilegiato, che scade il 15 ottobre, non può essere fatto, come si dovrebbe, coi proventi delle strade ferrate e del porto di Alessandria.

I proventi del porto sono intieramente assorbiti dal debito che il Governo ha cogli intraprenditori dei lavori del porto stesso, Greenfield e C.; quindi non rimangono che i proventi delle ferrovie. Ma questi non salgono, a tutto settembre, che a 135 mila lire sterline, ed a poco più saliranno nei 15 giorni che rimangono per giungere all'epoca del coupon. Quindi la differenza, cioè oltre 300 mila sterline, deve essere presa dai fondi destinati al debito unificato, i quali saranno ridotti di circa 300 mila sterline, giacchè pel coupon 15 ottobre occorrono 443 mila sterline.

Dalla pubblicazione mensuale che fa la Cassa del Debito pubblico, dalla quale sono ricavate tali cifre, risulta ancora un fatto ben meritevole di nota, ed è che durante l'intero mese di settembre l'Amministrazione delle ferrovie non ha versato neppure un centesimo; il quale caso non erasi fin qui verificato.

L'Amministrazione delle ferrovie è un'amministrazione europea istituita dai famosi negoziatori per parte dei creditori, signori Gouchen e Joubert. Essi credevano che le ferrovie in mano di europei, invece di un milione di sterline che ritenevano rendessero, avrebbero prodotto anche di più. E perciò costituirono questa Amministrazione autonoma, senza verun controllo di sorta, soggetta solo a presentare il proprio *budget* al Kedivè in persona. Di fatto, l'Amministrazione non fa verun *budget*, spende ciò che vuole; versa alla Cassa del Debito pubblico ciò che le pare, e non rende conto a nessuno, nè de' suoi atti, ne delle sue spese, nè dei suoi prodotti.

Essa è composta di due Inglesi, un Francese e due indigeni.

**Disastro in Portogallo**. — Un disguido ferroviario, successo sulla linea del Minho in Portogallo, cagionò la morte di sette persone.

**Disastro in America**. — Telegrafano da Boston (Stati Uniti) che il 9 ottobre corrente, un treno *express*, composto di 20 vagoni, che ritornava dalle regate a Silver-Lake, si scontrò con un treno-merci, e si ebbero a deplorare più di 25 morti e 150 feriti.

**Ferrovie in America**. — Leggesi nell'*Eco d'Italia* di Nuova York:

In alcuni Stati, quali il Kansas e la Pensilvania, la questione finanziaria si complica con quella delle strade di ferro. Non si è dimenticata la vasta Associazione dei fittaiuoli, fondata negli Stati dell'Ovest, e che, or sono cinque o sei anni, preoccupava vivamente il pubblico. Lo scopo di questa Associazione era di agevolare agli agricoltori uno spaccio per le loro merci, diminuendo le spese di trasporto, e creando nei grandi centri commerciali delle agenzie incaricate di rappresentarli. Uno dei primi atti della Associazione fu quello di obbligare le Compagnie di strade ferrate ad abbassare le tariffe. Siccome i fittaiuoli avevano grandi mezzi e molto credito, facevano alle Compagnie ricalcitranti questo discorso: Se rifiutate di adattarvi al nostro desiderio, noi costruiremo delle linee concorrenti colle vostre — e l'argomento riusciva.

Ma l'Associazione dei fittaiuoli è ora in decadenza: era una macchina difficile da muoversi, e che ha messo anche in pericolo per alcun tempo dei grossi capitali. Di qui il discredito nel quale è caduta. Le Compagnie di strade ferrate hanno, dunque, rialzato il capo, rinnovate le loro prerese, e n'è risaltato presso il pubblico interessato il sentimento vivamente espresso, che non bisogna lasciarle libere di fare ciò che vogliono. — Abbiamo sperato di tenerle in freno con un mezzo che non è riuscito; ricorriamo ad un altro. — È in questo modo che in parecchie località si è venuti a reclamare con insistenza che le Compagnie di strade ferrate siano sottoposte al controllo dello Stato.

La Convenzione repubblicana del Kansas, riunita ultimamente a Tupeka, si è espressa in questi termini: « Le strade di ferro sono state create coll'assentimento e la protezione delle nostre Legislature, e sono quindi poste di fronte ad esse in uno stato di dipendenza. Noi sollecitiamo, per conseguenza, la creazione di tariffe pei viaggiatori e per le merci, combinate in guisa da favorire gl'interessi del pubblico e lo sviluppo dell'industria ». — Fin dove potrebbe andare codesto intervento dello Stato, per non compromettere la libertà d'intrapresa, è quello che finora non si è ufficialmente studiato.

**Ferrovie nella China**. — Leggiamo nell'*Osservatore Triestino*:

La notizia di maggiore interesse che troviamo nei fogli anglo-chinesi è, che il vicerè di Tientsin, Li-hung-Ciang, di concerto con altri impiegati alto-locati e coi direttori della Società di navigazione a vapore dei negozianti chinesi, ha concepito il progetto di congiungere Taku con Tientsin mediante una strada ferrata, per evitare la navigazione difficile e pericolosa dei vapori di quella Società sul fiume Peiho molto tortuoso.

# Notizie Diverse

**Monumento a Vittorio Emanuele in Milano**. — Il Consiglio comunale di Milano, nella seduta del 18 corr., approvò il seguente programma per la erezione del monumento al Re Vittorio Emanuele, in relazione alla definitiva sistemazione della Piazza del Duomo:

1. Il Comune di Milano invita gli artisti italiani ad un concorso per il monumento da innalzarsi nella detta città al glorioso Re Vittorio Emanuele II.

2. Il monumento dovrà essere collocato nella piazza del Duomo. Avrà il suo centro sul prolungamento dell'asse dell'arcata di mezzo del palazzo meridionale.

La planimetria della piazza, di cui si unisce il disegno, viene conterminata nel fondo dal prospetto di un nuovo edificio, il quale non dovrà avanzarsi oltre la terza arcata del palazzo laterale.

3. Nel monumento campeggierà la statua equestre del Re, fusa in bronzo.

4. La spesa totale non dovrà eccedere le 400 mila lire.

5. Il termine utile per la presentazione delle opere di concorso scade alle 4 p. del dì 31 maggio 1879. (*Seguono alcune norme speciali*).

6. Il modello del monumento dovrà essere in tutto rilievo, e nel rapporto di un decimo della esecuzione effettiva.

7. Il modello sarà accompagnato da una relazione scritta, in cui vengano indicati i materiali da impiegare e gli importi di ciascuna delle opere relative.

8. I modelli porteranno la firma dell'autore, od un motto ripetuto sulla busta d'una lettera suggellata, nella quale stia l'indicazione del nome, casato e domicilio dell'autore. Verranno aperte le sole buste dei premiati.

9. Al giudizio precederà la pubblica mostra delle opere ammesse al concorso.

10. Il giurì sarà formato di undici membri, compreso il Sindaco, che lo dovrà presiedere in persona o col mezzo di un assessore. Cinque dei detti membri verranno eletti dal Consiglio comunale, e cinque dalla regia Accademia di belle arti di Milano.

12. Le ricompense consisteranno:

1. Nell'allogazione dell'opera.
2. In un premio di diecimila lire.
3. In un premio di cinquemila lire.
4. In cinque indennità di mille lire l'una.

13. Il premio dell'allogazione verrà assegnato a quel concorrente che avrà presentato un'opera lodevolissima per i suoi meriti intrinseci, un'opera degna di venire eseguita nella piazza del Duomo di Milano a memoria del gran Re Vittorio Emanuele.

I premii di diecimila e di cinquemila lire saranno aggiudicati, badando al merito assoluto, ai due concorrenti che seguono immediatamente, in ordine di merito, al primo prescelto. Ai cinque che vengono appresso verrà concessa l'indennità, purchè le loro opere sieno giudicate pregevoli.

14. I modelli dei tre concorrenti premiati resteranno di libera proprietà del Comune.

15. Nel caso che il Consiglio comunale, al quale compete di determinare sull'allogazione dell'opera, non credesse di affidare l'esecuzione dell'intero monumento o di tutta la sua parte statuaria al primo premiato, questi riceverà dal Comune, quale prezzo definitivo del suo modello, la somma di ventimila lire.

**Lavori edilizii in Milano**. — Nei giornali milanesi si legge:

Il martello demolitore ha dato mano ad atterrare le vecchie case necessarie al prolungamento della via Carlo Alberto, che per la fine del corrente anno deve sboccare in via S. Giovanni Laterano.

Sulla linea tanto del destro che del sinistro lato si stanno gettando le fondamenta di nuovi edificii.

L'Ufficio tecnico civico sta studiando la sistemazione della nuova piazza Genova, che ormai è completa. Verrà decorata da eleganti giardinetti con sedili.

**Nuova statua a Roma**. — Leggiamo nella *Libertà*:

In una riunione d'artisti, che ebbe luogo l'altro giorno sotto la presidenza del Sindaco, fu stabilito di rinnovare la statua di *Roma*, che si trova sulla torre del Campidoglio; statua che, consumata dal tempo, minaccia d'andare in frantumi.

La nuova statua, che avrà circa tre metri e mezzo d'altezza, sarà formata in bronzo dorato. Le proporzioni di questa statua saranno assai più grandi di quella attuale.

**Esposizione universale di Parigi.** — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 26 settembre p. p, controfirmato dal ministro Seismit-Doda, e preceduto della Relazione a S. M., in cui si legge:

Col fondo inscritto al cap. n. 53sept., *concorso dell'Italia all'Esposizione Universale di Parigi*, del bilancio del corrente anno pel Ministero dell'interno, fu fatto fronte alle spese di rappresentanza per S. A. R. il Duca d'Aosta, allorchè l'A. S. recossi a Parigi per assistere all'inaugurazione dell'Esposizione, le quali spese ascesero a circa lire 110,000.

Oltre a questo aggravio, che non era stato previsto nel bilancio dell'Esposizione, si verificarono, a carico del predetto capitolo, varie altre maggiori spese per un importo di circa L. 90,000, per effetto dell'aumento dell'aggio sull'oro, di un numero di giurati superiore di otto a quello calcolato, della costruzione di due padiglioni speciali per l'orticoltura e le locomotive, non che per diverse altre cause.

Conseguentemente l'assegno concesso pel bilancio dell'anno corrente per le spese inerenti alla Esposizione di Parigi, risulta deficiente di una somma non inferiore alle L. 200,000, per procurarsi la quale fu in Consiglio dei Ministri presa la deliberazione di ricorrere al fondo per le spese impreviste, giusta la facoltà concessa dall'art. 32 della legge di Contabilità generale.

Il riferente perciò rassegna alla firma della M. V. il seguente Decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 200,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 53sept. surriferito.

(Segue il testo del Decreto, colla dichiarazione che anche esso sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Materiale e stabilimenti d'artiglieria.** — Con R. Decreto del 26 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 14 corr.) è autorizzata la prelevazione di L. 200,000 dal fondo delle *Spese impreviste* del bilancio definitivo pel 1878 del Ministero del tesoro, da portarsi in aumento al capitolo 18, *Materiale e stabilimenti d'artiglieria*, del bilancio del Ministero della guerra per l'anno medesimo.

Questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

**Telegrafi sottomarini.** — Con R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 17) è autorizzata la prelevazione di L. 60,000 dal fondo suddetto, da portarsi in aumento dal cap. 60*ter*, *Riparazioni alla linea telegrafica sottomarina fra Otranto e Valona (Albania)*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno medesimo.

Anche questo Decreto sarà presentato al Parlamento come sopra.

— Il *Diritto* poi scrive:

Il piroscafo francese *La Charente*, gentilmente prestato dall'Amministrazione dei telegrafi francesi alla nostra per le operazioni sui cavi ottomani, sta lavorando in questi giorni nel canale di Otranto per riparare i guasti manifestatisi nel cavo italiano da Otranto a Valona.

Dirige le operazioni il comm. ing. Salvatore, ispettore generale delle linee telegrafiche italiane.

Il guasto fu trovato nel punto determinato cogli esperimenti preventivi. Il cavo fu pescato alla profondità di più di 1000 metri, e le operazioni di restauro, ritardate per qualche giorno dal cattivo tempo, stanno continuando.

**Ricompense.** — Dall'elenco degli espositori italiani premiati all'Esposizione Mondiale di Parigi rileviamo con piacere che, fra tutti gl'industriali italiani, ha riportato le maggiori ricompense l'egregio ingegn. Alfredo Cottrau, il quale ottenne una medaglia d'oro quale amministratore e direttore della benemerita *Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche*, ed una seconda medaglia di argento, quale inventore di un nuovo sistema di *Ponti militari istantanei*, la cui privativa industriale appartiene all'Impresa da lui diretta.

**Congresso internazionale d'ingegneri.** — Leggesi nella *Riforma*:

Abbiamo già annunciato che nel 1881 si terrà in Roma il secondo Congresso internazionale degli ingegneri, agronomi, geometri, agrimensori, misuratori, ecc. Sappiamo ora che si sta studiando il modo di potere in quell'occasione raccogliere una mostra d'istrumenti ed oggetti relativi a queste professioni.

L'esposizione dovrebbe contenere la raccolta degli istrumenti di geodesia usati in tutti i tempi, e di mappe parimenti antiche e moderne; le macchine agricole, dall'epoca più remota ai giorni nostri; i rilievi geografici e topografici; progetti, memorie e scritti in qualche modo riguardanti l'agronomia.

La *Riforma* soggiunge che, con l'aiuto del Governo, del Municipio e del Comizio agrario, e col concorso di quanti amano il progresso dell'agricoltura, sarà facile vincere le difficoltà e inaugurare un'esposizione degna di Roma e dell'arte nobilissima, che tende ad accrescere e migliorare le produzioni del suolo.

**Riscossioni della Regìa dei tabacchi.** — La Società anonima italiana della Regia cointeressata dei tabacchi ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 14 ottobre lo specchio delle riscossioni fatte nel mese di settembre 1878, confrontate con quelle del 1877, dal quale appare che le riscossioni furono:

| | |
|---|---|
| Nel mese di settembre 1878 . . . . . | L. 10,929,873.77 |
| » » 1877 . . . . . | » 10,640,103.19 |
| Differenza in più nel 1878 | L. 518,196.59 |

Le riscossioni dal 1° gennaio a tutto il mese di settembre furono come segue:

| | |
|---|---|
| Nell'anno 1878 . . . . . . . . . . | L. 98,708,054.77 |
| » 1877 . . . . . . . . . . . | » 98,325,395.53 |
| Differenza in più nel 1878 | L. 372,659.24 |

In Sicilia, dove si ha una gestione separata, si è introitata la seguente somma:

| Mese di settembre | | Dal 1° gennaio. | |
|---|---|---|---|
| Anno 1878 . | L. 689,916.40 | Anno 1878 . | L. 5,781,926.52 |
| » 1877 . | » 655,127.45 | » 1887 . | » 5,578,081.84 |
| In più . . | L. 34,788.95 | In più . . | L. 203,844.68 |

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Deboli, in generale, i valori ferroviarii nella settimana scorsa.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 347 al 345, e chiusero meglio tenute a 349.

Le Obbligazioni relative si tennero a stento fra il 252 75 al 252; i Boni stazionarii sul 575 50.

Il 1° ottobre ebbe luogo in Firenze la 17ª estrazione di questi Buoni in oro, i quali Boni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1879.

Le Obbligazioni sarde, della serie A, s'aggirarono sul 251 al 250 50; quelle della serie B, sul 254.50 al 254; le Alta Italia da 268 scesero a 266 50; le Pontebbane invariate sul 389.

A Parigi le Lombarde ebbero il prezzo di 152 a 150: le Obbligazioni relative quello di 241 a 239; le Vittorio Emanuele oscillanti tra il 238 al 239.

Nella stessa Borsa le Azioni delle Ferrovie Romane vennero quotate a 74 e 73; le Obbligazioni a 262 e 263.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima delle ferrovie Milano-Saronno e Milano-Erba.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 15 novembre p. v. in Milano (via Dogana, 2).

## VERSAMENTI

**Tirrena, Società d'industrie marittime.** — Gli azionisti sono invitati a versare il 3°, 4° e 5° decimo sulle loro azioni, rispettivamente il 1° novembre, il 1° dicembre ed il 1° gennaio p. v., presso la sede della Società in Castellammare di Stabia.

## Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la variante del tronco della strada nazionale detta di Matera, compreso fra il ponticello Saletta ed il ponticello Stia 8.o, della lunghezza di m. 1251.80, per la presunta somma di L. 57,726. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale di Brezza, che da fuori Capua per Brezza mena a S. Andrea del Pizzone, della lunghezza di chil. 15.571, per l'annuo canone di L. 9200. Deposito interinale L. 1000 in numerario; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale Contursi-Gange, della lunghezza di chil. 24,405, per l'annuo canone di L. 13,000. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 13,000 in denaro o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dei Comuni di Raddusa e Caltagirone, della lunghezza di m. 30,480, per la complessiva somma di 244,079.05 lire. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale lire 3500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7000, idem o rendita D. P.

— Il 1º novembre p. v., presso la Prefettura di Benevento, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Colle Sannita, dall'abitato al sito detto Crocetta di Decorata per innestarsi alla strada comunale di Castelvetere, per la presunta somma di L. 47,500. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3500, idem o rendita D. P.

— Il 4 detto mese presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 100,000 di piombo diverso (in filo) per L. 75,000. Consegna nei magazzini della detta Direzione entro 90 giorni in due rate, cioè chil. 50,000 dopo 45 giorni, ed il rimanente al termine dei 90 giorni. Deposito L. 7500 in contanti o rendita D. P.

— Il 5 detto, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sistemazione della Caserma di S. Bernardino in Aquila, per la somma di L. 20,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 2000 in contanti o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del 2º tronco della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso San Buono, compreso fra il torrente Treste e l'abitato di Torrebruna, della lunghezza di m. 5019.80, per la presunta somma di L. 152,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito L. 6000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il sudd. Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 3º tronco della strada provinciale da Tricarico a Corleto, compreso tra la fine del 2º tronco presso Campomaggiore e la sponda destra del fiume Basento, della lunghezza di m. 9533, per la presunta somma di 314,345 lire. Condizioni d'asta eguali a quelle per l'incanto primitivo.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

37ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| **Rete Adriatica e Tirrena** | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 412,150.40 | 285.03 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 408,519.09 | 282.52 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 3,631.31 | + 2.51 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878 | 1,446.— | 14,185,274.72 | 9,810.01 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 15,585,235.31 | 10778.17 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . | » | —1,399,960.59 | — 968.16 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 155,115.47 | 135,24 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 145,936.68 | 129.15 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 9,178.79 | + 6.09 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878. | 1,144,75 | 5,191,123.84 | 4,534.72 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,093.17 | 4,999,373.61 | 4,573.28 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . . | + 51.58 | + 191,750.23 | — 38.56 |

## Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal* 30 *luglio al* 5 *agosto* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 482,153.44 | 15,172.01 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 366,530.63 | 11,610.65 |
| Differenza in più . . . | — | 115,652.81 | 3,561.36 |
| Differenza in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1º gennaio al 5 agosto 1878 . | 1,651 | 15,716,539.09 | 16,011.89 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 16,689,415.94 | 17,054.70 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . . | — | 972,876.85 | 1,042.81 |

(*) Media annua.

## Ferrovie diverse

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.10 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 in meno . . . . | 776,77 | » | » |

# ANNUNZI

## PROVINCIA DI TORINO

### DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della provvista per un anno e mezzo dal 1° gennaio 1879 di pietrisco serpentino delle cave di Balangero per la manutenzione delle prime tratte delle strade provinciali Torino-Susa, Torino-Genova, Torino-Cuneo e quinta tratta della strada Torino-Lanzo, essendosi ottenuto il ribasso di L. 4.55 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 32.477.06 annue.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 23 corrente a mezzodì.

Torino, il 16 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 29 ottobre corr., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per anni sei a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 17 da Castellamonte a Pont, compreso fra gli abitati dei due Comuni, della lunghezza di metri 10,548.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 12.750.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al quinto dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di giovedì 7 novembre p. v. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente alla metà dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì* 15 *ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D' ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 29 ottobre corr., alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per un sessennio a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 12 da Torino a Milano, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla Provincia di Novara, della lunghezza di metri 32,748 escluse le traverse selciate nell'interno degli abitati.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 44,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di giovedì 7 novembre p. v. a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì* 15 *ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 30 Ottobre 1878 N.° 44.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel* 1879 — *Servizio ferroviario internazionale. Progetto di Convenzione elaborato alla Conferenza di Berna* (Fine) — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Comunicati* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## STATO DI PRIMA PREVISIONE
### del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1879

Abbiamo sott'occhio questo progetto di legge presentato dal Ministro delle finanze, incaricato dell'*interim* del Ministero del tesoro, on. Seismit-Doda, alla Presidenza della Camera dei deputati il 28 settembre p. p. Ne riferiamo oggi la Relazione, in riserva di entrare in più ampii ragguagli nei numeri successivi:

La spesa che si propone collo Stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1879, comprese le partite di giro, messa in confronto con la competenza approvata col bilancio definitivo 1878, presenta una diminuzione di L. 60,603,687.60, come risulta dal seguente prospetto:

| | Spesa ordinaria | Spesa straordinaria | Totale |
|---|---|---|---|
| Competenza approvata col bilancio definitivo 1878 . . . . | 55,016,793.43 | 85,981,395.12 | 140,998,188.55 |
| Prima previsione 1879 . . . . | 55,597,835.48 | 24,796,66[illegible].47 | 80,394,500.95 |
| Differenze | + 584,042.05 | — 61,184,729.65 | — 60,603,687.60 |

Detta diminuzione è prodotta:

| | | |
|---|---|---|
| da economie portate nella parte ordinaria del bilancio per . . . . . . . . . . | L. | 380,468.— |
| e da diminuzioni di spese nella parte straordinaria per . . . . . . . . . . | » | 64,447,343.13 |
| che insieme ascendono a . . . . . . | L. | 64,827,811.13 |
| dalla quale cifra dedotti gli aumenti proposti nella parte ordinaria del bilancio per . . . . . . L. 961,510.05 | | |
| e nella parte straord. per . » 3,262,613.48 | | |
| insieme | | 4,224,123.53 |
| Ritorna la diminuzione come sopra indicata di . . . . . . . . . . | L. | 60,603,687.60 |

Riepilogando adunque gli aumenti e le diminuzioni, si avrà:

nella *parte ordinaria* un . . . + di L. 961,510.05 e un — di 380,468.—
e nella *parte straordinaria* un + di » 3,262,613.48 e un — di 64,447,343.13

e quindi insieme, *parte ordinaria e straordinaria*, . . . . . . . un + di » 4,224,123.53 e un — di 64,827,811.13

60,603,687.60

Le ragioni che giustificano gli aumenti suesposti sono sufficientemente svolte nelle annotazioni poste a piè di ciascun capitolo, e meglio sviluppate negli allegati posti a corredo; pur tuttavia si dirà brevemente che questi, in massima parte, cioè per L. 3,037,273.48, derivano da leggi e decreti speciali, che approvano nuove spese per opere nuove o maggiori assegnamenti per la ultimazione di quelle già in costruzione, e delle quali non occorre farne parola; e che le rimanenti L. 1,188,414.05 occorrono, parte per il pagamento dell'aumento sessennale del 1/10 sullo stipendio di quegli impiegati dell'Amministrazione centrale e delle Amministrazioni dipendenti, che ne hanno diritto a senso del Regio Decreto 31 dicembre 1876, n. 3628; parte per un considerevole numero di chilometri di strade nazionali di nuova costruzione, i quali nell'anno 1879 passano in definitiva manutenzione; parte per sopperire alla spesa del passaggio a carico diretto dello Stato di diversi fanalisti, che prima erano retribuiti dalle Imprese; e parte per aumentare il numero del personale postale e telegrafico, in conseguenza dello sviluppo sempre crescente che prendono questi servizii.

La variazione più importante, e perciò meritevole di essere segnalata, è la diminuzione di L. 64,828,811.13.

Questa considerevole diminuzione però può dirsi quasi del tutto apparente, inquantochè essa deriva.

1. Dalla competenza approvata col bilancio definitivo

1878 per costruzioni ferroviarie in . . . L. 59,149,467.—
posta per base di confronto per le previsioni dell'anno 1879; la quale, in pendenza di un progetto di legge, che determinar deve più precisamente la somma da stanziarsi per l'anno 1879 per dette costruzioni, è stata mandata in economia, inscrivendone i relativi capitoli *per memoria*, per riprodurvi, a suo tempo, quelle cifre che verranno stabilite colla suddetta legge;

2. Dalla eliminazione dal bilancio dei lavori pubblici della somma di . . . . » 225,375.—
rappresentante la spesa pel servizio delle miniere e cave attribuito a questo Ministero all'epoca della soppressione di quello dell'agricoltura, industria e commercio, e che ora, in seguito della sua ricostituzione stabilita col Regio Decreto 8 settembre 1878, viene trasportata al bilancio di quel Ministero;

3. Da varie diminuzioni apportate alla competenza approvata pel 1878 per varii capitoli di spese ripartite, le quali in complesso ascendono a . . . . . . . . . . . . » 3,281,628.01
e ciò allo scopo di portare la previsione della spesa dei detti capitoli alla cifra stabilita per l'anno 1879 dalle singole leggi, che ne autorizzarono la spesa;

4. Da varie spese che cessano, o da quelle per le quali non occorre nell'anno 1879 proporre stanziamento alcuno, riconoscendosi sufficienti i residui degli anni precedenti, in unione a quelli che risulteranno alla chiusura dell'esercizio 1878, al completamento delle opere, le quali in complesso importano una diminuzione di . . . . . . . . . . » 1,788,253.12

Facendo astrazione adunque di queste diminuzioni, che assieme ammontano a . » 64,444,723.13
le quali hanno in bilancio un'influenza puramente figurativa, dalla totale diminuzione come sopra esposta di L. 64,828,811.13, si avrà per risultato che le economie effettivamente verificatesi per tutti i servizii del Ministero dei lavori pubblici è di . . . . » 384,088.—

L. 64,828,811.13

e queste ricadono per . . . . . . . . . L. 182,700.—
sul servizio delle bonificazioni, per minori lavori che si prevedono eseguire nell'anno;

per . . . . . . . . . . . . . . . » 115,800.—
sulla manutenzione e riparazione dei porti, in conseguenza di studii accurati fatti su questo servizio;

per . . . . . . . . . . . . . . . . » 705.—
da un minor numero di locali ritenuti in fitto dall'Amministrazione dei porti;

per . . . . . . . . . . . . . . . . » 19,500.—
sul servizio telegrafico, per minori assegni per spese d'uffizio e per minori acquisti di materiale;

e finalmente per . . . . . . . . . . » 65,383.—

*Da riportare L.* 384,088

*Riporto L.*
sul servizio postale, per minori diritti di transito, che si dovranno corrispondere dall'Amministrazione, in conseguenza del trattato internazionale stipulato nel Congresso di Parigi, e per minori rimborsi ai titolari di Uffizii postali.

Tornano le L. 384,088.—

Nell'allegato n. 17 si comprende il riparto in articoli di quei capitoli che contengono più titoli di spesa, i quali per la loro importanza meritano di essere separatamente indicati.

Da ultimo, in adempimento del prescritto dall'articolo 7 della legge 8 luglio 1878, n. 4438, si unisce in apposito allegato, coll'art. 18, il bilancio per l'anno 1879 delle entrate e delle spese dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, compilato dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie stesse. Dal detto bilancio si rileva che i prodotti di quelle ferrovie sono previsti nella somma di L. 98,855,000
e le spese in . . . . . . . . . . . » 62,955,000
per cui la somma netta da versarsi al Tesoro dello Stato, e che viene inscritta al capitolo n. 33 dello Stato di prima previsione dell'entrata pel 1879, si riduce a . . . . . . . . . . L. 35,900,000
che per rotondamento di cifra si porta in L. 36,000,000.

PROGETTO DI LEGGE.

*Articolo unico.* — Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1879, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge.

# SERVIZIO FERROVIARIO INTERNAZIONALE

## PROGETTO DI CONVENZIONE

ELABORATO ALLA CONFERENZA DI BERNA

*(Continuazione e fine — V. N° 43)*

*Art.* 47°. — L'Amministrazione, che pagò una indennità in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, avrà diritto di esperire un regresso contro le Amministrazioni che concorsero al trasporto, in conformità delle seguenti disposizioni:

1° L'Amministrazione, per colpa della quale il danno fu causato, ne è sola responsabile;

2° Quando il danno fu causato pel fatto di più Amministrazioni, ciascuna di esse risponde del danno causato per propria colpa. Se, nella specie, una tale distinzione è impossibile secondo le circostanze di fatto, la parte d'indennizzo da pagarsi da ciascuna Amministrazione sarà fissata proporzionalmente secondo il grado della loro colpabilità rispettiva;

3° Se non può essere stabilito che il danno fu causato per colpa d'una o di più Amministrazioni, tutte le Amministrazioni interessate al trasporto, ad eccezione di quelle che proveranno che il danno non fu occasionato sulle loro linee, risponderanno del danno proporzionalmente al prezzo

di trasporto, che ciascuna di esse avrebbe percetto conformemente alla tariffa, in caso di esecuzione regolare del trasporto.

*Art.* 48°. — Le regole enunciate nell'art. 47° saranno applicabili in caso di ritardo. Se il ritardo ebbe per causa una colpa collettiva di più Amministrazioni, l'indennità sarà posta a carico delle dette Ferrovie proporzionalmente alla durata del ritardo prodottosi sulle loro rispettive reti.

Le disposizioni concernenti l'eseguimento della presente Convenzione determinano il modo nel quale, in mancanza di convenzioni speciali, il termine di resa deve essere ripartito fra le varie Ferrovie che partecipano al trasporto.

*Art.* 49° — In caso di regresso, non vi sarà solidarietà fra più Amministrazioni interessate al trasporto.

*Art.* 50° — L'azione di regresso delle Amministrazioni fra di loro ha per base, *in quali et quanto*, la decisione definitiva pronunciata nella causa principale contro l'Amministrazione che esperisce il regresso, purchè la citazione sia stata debitamente denunciata alle Amministrazioni da azionare in via di regresso, e che queste sieno state in grado di intervenire nella causa. Il giudice dell'azione principale fisserà, secondo le circostanze di fatto, i termini strettamente necessarii per l'esercizio di questo diritto.

*Art.* 51° — L'Amministrazione, che vuole esperire il regresso, deve proporre la sua domanda in una sola e medesima istanza contro tutte le Amministrazioni interessate, colle quali non ha transatto, sotto pena di perdere il regresso contro le Amministrazioni non azionate.

Il giudice deve statuire con una sola e medesima sentenza. Le Amministrazioni azionate non possono esercitare un ulteriore regresso.

*Art.* 52° — Non sarà permesso di proporre l'azione in garantia nella causa relativa alla domanda principale per indennità.

*Art.* 53° — Il Tribunale del domicilio dell'Amministrazione contro la quale si propone il regresso è esclusivamente competente per le azioni di regresso.

Quando l'azione è intentata contro più Amministrazioni, il Tribunale esclusivamente competente è quello del domicilio dell'Amministrazione più vicina all'attrice.

*Art.* 54° — Sono riservate le Convenzioni particolari che le Amministrazioni possono, sia preventivamente, sia in ogni caso speciale, stipulare fra loro, concernenti i regressi.

*Art.* 55° — Salve disposizioni contrarie contenute nella presente Convenzione, la procedura da seguire sarà quella del Tribunale competente.

Quando si tratterà di constatare l'esistenza, l'estensione o il riparto di un danno, notevolmente nei casi previsti dagli articoli 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41 e 47, il giudice deciderà secondo la sua libera convinzione, risultante dall'insieme dei dibattimenti, senza essere sottomesso a regole di prova.

*Art.* 56° — Le sentenze pronunciate contradditoriamente o in contumacia, dal Tribunale competente, in virtù delle disposizioni della presente Convenzione, sono esecutorie sul territorio di tutti gli Stati firmatarii della presente Convenzione, allorquando sono divenute esecutorie in forza delle leggi da applicarsi dal giudice competente. Questa disposizione non si applica alle sentenze le quali non sono esecutorie che provvisoriamente.

Gli articoli dal 47 sino alla fine regolano il regresso fra le Amministrazioni in modo equo e preciso, e tenuto conto di tutte le norme praticamente sinora seguìte nella definizione delle vertenze in via amministrativa tra le Ferrovie. Dal complesso di siffatte disposizioni è pure confermato l'importantissimo principio di cui più sovra ci siamo occupati: che, cioè, la definizione della vertenza nei rapporti fra le singole Amministrazioni non può mai accumularsi colla causa contro l'attore principale, nè ritardarne la soluzione. Soltanto si permette che in questo giudizio siano in grado di intervenire altre Amministrazioni interessate, volendo, ma unicamente (il che non potevasi negare) per sostenere e completare la difesa contro l'attore principale, non mai per dibattersi fra loro, od ottenere che venga assolta o posta fuori causa l'Amministrazione direttamente azionata, mettendo l'attore di fronte ad una Amministrazione susseguente. E, sempre nello stesso scopo della celerità ed economia del giudizio, l'art. 50 lascia al giudice l'apprezzamento del termine per denunciare la lite alle Amministrazioni cointeressate, volendosi con ciò escludere la concessione dei lunghissimi termini autorizzati dalla legge di procedura (*V. art.* 150 Codice di procedura civile) per le citazioni all'estero, e ridotto il termine allo strettamente necessario per la possibilità della difesa.

Encomiabile è pure la disposizione della seconda parte dell'art. 55, che in materia di prove molto lascia all'apprezzamento del giudice: latitudine questa consigliata dalla procedura sommaria e complicatissima, tutta speciale, dell'esercizio ferroviario, e che non potrà a meno di facilitare assai la soluzione delle controversie.

Conseguenza di tutte le disposizioni che formano og- della Convenzione è il culminante principio formulato nell'articolo finale, che certamente risponde al generale desiderio, e potrebbe essere il germe di un grande progresso anche in altri rami della legislazione.

## PROGETTO DI CONVENZIONE

*per la istituzione di una Commissione internazionale.*

§ 1.° — Per assicurare la realizzazione dello scopo che gli Stati contraenti si prefissero conchiudendo la Convenzione relativa ai trasporti internazionali delle merci per ferrovia, è istituita una Commissione internazionale.

§ 2.° — Le attribuzioni di questa Commissione consisteranno, in generale, nel vegliare a che le disposizioni della detta Convenzione continuino a rispondere alle esigenze a cui sono destinate; nel provvedere e sottomettere, occorrendo, ai Governi contraenti le proposte necessarie.

Quando l'esercizio di una Ferrovia non presenti le garanzie indispensabili perchè le relazioni in servizio internazionale possano essere imposte alle altre Ferrovie, spetterà alla Commissione di dichiarare: o che l'obbligo d'accettare i trasporti internazionali, ai quali questa Ferrovia dovrebbe concorrere, non esiste; o che tale obbligo esiste soltanto a certe condizioni. La Commissione determinerà queste condizioni.

Infine, la Commissione sarà chiamata a cooperare al regolamento delle contestazioni concernenti il regresso fra Amministrazioni, in base alla detta Convenzione.

§ 3.° — Ciascuno degli Stati contraenti nominerà due membri della Commissione.

La Commissione si riunirà in sessione ordinaria ogni anno durante il mese di maggio. Essa si convocherà in sessione straordinaria ogni volta che la domanda ne sarà fatta da uno degli Stati contraenti.

§ 4.° — La direzione degli affari, rientrante nelle attribuzioni della Commissione, apparterrà all'uno degli Stati contraenti per la durata dell'anno, che comincierà alla chiusura di una sessione ordinaria per finire alla chiusura della sessione ordinaria seguente.

L'ordine nel quale gli Stati contraenti saranno successivamente incaricati di questa direzione sarà regolato da estrazione a sorte, che avrà luogo alla prima riunione della Commissione.

A misura che altri Stati aderiranno alla detta Convenzione, il posto che essi occuperanno nell'ordine così regolato sarà fissato dalla sorte.

Il Governo federale svizzero eserciterà la direzione fino alla chiusura della prima sessione ordinaria.

§ 5.° — La Commissione farà il suo regolamento d'ordine interno. Lo Stato dirigente preparerà gli oggetti da sottomettere alla Commissione; fisserà l'ordine del giorno; trasmetterà a ciascuno Stato contraente le proposte da discutere, due mesi almeno prima dell'apertura della sessione; e nominerà, se vi ha luogo, dei relatori fra i membri della Commissione.

Le proposte presentate dagli altri Stati contraenti saranno trasmesse allo Stato dirigente tre mesi almeno prima dell'apertura della sessione in cui saranno discusse.

Se una proposta è presentata come urgente all'infuori dei termini premenzionati, la questione d'urgenza sarà sottomessa al voto della Commissione.

§ 6.° — La Commissione avrà un Ufficio centrale, la cui sede sarà permanente nella città da lei designata.

§ 7.° — Le sessioni della Commissione avranno luogo in una città dello Stato dirigente, a meno che, d'accordo con questo, la Commissione non scelga un'altra città.

Lo Stato dirigente ha la presidenza delle sedute della Commissione.

§ 8.° — La Commissione deciderà sulla pubblicità da dare ai suoi atti ed a tutti i documenti che giudicherà utile di portare a conoscenza degli interessati. Essa regolerà il modo di pubblicazione, sia usando della via di un giornale, sia altrimenti.

§ 9.° — Le risoluzioni della Commissione saranno prese a semplice maggioranza di voti. Ogni Stato contraente avrà un voto. La presenza di uno dei suoi delegati basterà per la votazione.

§ 10.° — Quando si tratti di prendere, riguardo ad una Ferrovia, una delle misure previste all'alinea 2° del § 2°, lo Stato dirigente, a nome della Commissione, le comunicherà i gravami prodotti a suo carico, e le fisserà un termine di un mese almeno per presentare la sua giustificazione per iscritto, la quale sarà trasmessa a ciascuno degli Stati contraenti.

La decisione della Commissione avrà il suo effetto dal giorno della sua pubblicazione.

La decisione della Commissione sarà notificata, prima della pubblicazione, allo Stato nel cui territorio esiste la Ferrovia in questione. Tale Stato avrà il diritto di fare opposizione nel termine di un mese, a datare dalla notificanza, facendo nel tempo stesso conoscere i mezzi che propone per guarentire gli interessi delle altre Ferrovie. In questo caso, la decisione non sarà pubblicata.

In caso di fallimento dichiarato di una Ferrovia, lo Stato dirigente potrà prendere, a titolo provvisorio, le misure indicate al 2° alinea del § 2°, senza attendere la riunione della Commissione.

§ 11.° — La Commissione statuirà in primo ed ultimo grado sulle contestazioni relative a regressi fra Amministrazioni, quando tutte le parti interessate sieno d'accordo, sia per stipulazione generale ed in vista di tutti simili litigi, sia per un compromesso speciale, di rimettersi al suo arbitrato.

Essa nominerà a tale effetto nel suo seno e per elezione, di conformità al § 9, una Commissione speciale, composta di sette membri effettivi e di tre membri supplenti, i quali pronuncieranno secondo la lora apprezzazione personale.

La Commissione regolerà, in quanto occorre, la procedura da seguire. Le cause saranno istrutte e giudicate senza altre spese che quelle di inchieste, di perizie, di notificanze autentiche.

Le sentenze pronunciate dalla Commissione speciale non saranno sottoposte ad alcuna formalità o tassa fiscale. Gli esborsi sovrammenzionati saranno a carico della parte che vi sarà condannata con sentenza.

Le decisioni della Commissione speciale saranno definitive ed esecutorie sul territorio di tutti gli Stati contraenti, senza alcun ricorso, nè revisione giudiziale.

§ 12.° — L'ammontare delle spese comuni sarà fissato dalla Commissione, e gli Stati contraenti vi contribuiranno in parti uguali.

La Commissione internazionale proposta con questo progetto avrebbe il duplice scopo di vegliare all'andamento generale del servizio e di pronunciare come arbitro nei rapporti fra le Amministrazioni, le quali, nello stesso modo che i reclamanti mediante la nuova procedura abbreviata avanti i Tribunali, ricaverebbero da parte loro un notevole vantaggio nella soluzione delle controversie, che otterrebbero più pronta, meno dispendiosa, e sempre pronunciata da giudici più competenti di quelli ordinarii; talchè verrebbe pure ad introdursi una giurisprudenza ferroviaria delle più autorevoli. E siccome l'esperienza ed i buoni risultati traggono necessariamente a conseguenze, così potrebbe benissimo gradatamente la giurisdizione della Commissione arbitrale, o per consenso delle parti, o per provvedimenti generali, estendersi ad argomenti anche maggiori.

A ciò porgerebbe pure occasione l'alto officio, già di necessità demandato a quel Consesso, di vegliare sugli atti dell'associazione internazionale, apprezzando il punto, altrettanto importante che delicato, dell'accertamento della condizione di solvibilità e garanzia delle Amministrazioni associate; il qual caso riguardosamente fu previsto dalla seconda parte del § 10, attribuendo allo Stato interessato il diritto di *veto* per la esclusione di una delle sue Ferrovie, *purchè faccia nel tempo stesso conoscere i mezzi per guarentire gli interessi comuni.*

E qui pure giova notare che, in un servizio internazionale estesissimo, trovandosi implicata una quantità di interessi (fra i quali in prima linea quello delle Compagnie concessionarie aventi diritti acquisiti verso i rispettivi

Governi), potrebbe altresì tornare assai utile in molti casi l'autorevole parere della Commissione internazionale per appianare le difficoltà e conciliare i comuni interessi.

---

Con queste brevi note, che abbiamo frettolosamente dettate, siamo ben lungi dal pretendere di avere esaminato a fondo un elaborato importante, come quello di cui si tratta. L'unico scopo che ci siamo prefissi fu quello di richiamare la generale attenzione, e specialmente dei giuristi, delle persone pratiche e del Commercio, affinchè si sviluppi una discussione larga, spassionata ed intesa a raggiungere, o quanto meno gettare le basi di un risultato che tutti desiderano. Dica ognuno francamente la sua opinione e formuli proposte migliori, ma in ciò inspirato unicamente dall'interesse generale, ed all'infuori soprattutto di quelle banali prevenzioni, che oggidì tanto prevalgono contro le Amministrazioni ferroviarie, il cui progresso e floridezza non vanno mai disgiunti dal pubblico vantaggio.

Si affacciano, in questa materia, allo studio delle Amministrazioni ferroviarie e dei giureconsulti quesiti meritevoli di tutta la loro attenzione. Trattasi di un sistema che sarebbe destinato a ricevere un grande sviluppo, poichè, una volta postone il fondamento, tenderebbe col tempo a completarsi, estendendosi ai viaggiatori, alla navigazione, e soprattutto al ramo vitalissimo ed essenziale delle tariffe. Nè bisogna dimenticare che, facendosi questo gran passo nella legislazione delle strade ferrate, ineluttabile, e forse non lontana conseguenza ne sarà una riforma nell'esercizio delle Ferrovie, a tutto vantaggio del Commercio, ed il modellarsi della legislazione interna su quella internazionale, mal potendo reggere un dualismo in tale materia.

E ciò accenniamo specialmente pel nostro paese, il quale sta per procedere al generale riordinamento delle sue Ferrovie ed alla ricostituzione della sua legislazione commerciale. Tanto la partecipazione, che l'astensione da una associazione come quella proposta, sono argomenti da prendersi nella più matura disamina, potendone derivare o impegni che finiscano a ledere vitali interessi, ovvero un nocivo isolamento.

Ci auguriamo quindi che persone di noi più competenti per ingegno ed esperienza si adoperino a far sì che, come le strade ferrate furono le prime a quasi sopprimere le distanze, così pure gradatamente ci conducano al grande risultato di una legislazione uniforme.

*Avv.* G. E. G.

---

# Nostre Corrispondenze

Roma, 29 ottobre.

Ci siamo molto stranamente ingannati, voi, ed io, e l'universo intero, ritenendo per morte da gran tempo le Convenzioni ferroviarie stipulate dal secondo Gabinetto Depretis col Credito Mobiliare e la Banca Generale di Roma. Il creduto cadavere fu sottoposto ad un nuovo esame di abilissimi periti, e questi giudicarono nientemeno che s'ha da fare con un vivo. Muore il corpo quaggiù in terra, che è tutta materia, ma lo spirito che l'informa sopravvive in altra sfera; così a un dipresso le Convenzioni sono ben morte al mondo dei fatti, ma non già al cospetto della legge. E non dico per celia, bensì vi partecipo semplicemente un avviso emesso dall'Avvocatura erariale.

Vi annunziai, a suo tempo, che il Ministero volle consultare l'Avvocatura, intorno alla sua facoltà di acconsentire o rifiutare agli Istituti bancarii contraenti la chiesta restituzione dell'ingente deposito, ed è appunto a questo riguardo che i legali del Tesoro consigliarono il Governo a rispondere: *non possumus*. Soltanto un voto negativo pronunciato solennemente dalla Camera contro le Convenzioni le avrebbe annullate in maniera legittima di fronte ai codici; e dacchè l'ente Governo non ammette *soluzione di continuità*, così al Gabinetto Cairoli incombeva l'obbligo d'interrogare il Parlamento su quel progetto, volesse o no assumerne la responsabilità. D'altronde, se non adempì quest'obbligo esplicitamente, non si può neppure affermare abbia ritirato dalla Camera le Convenzioni; che anzi vennero allegate al disegno di legge per l'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, « in ossequio alla clausola che le sottoponeva all'approvazione del Parlamento ».

Dunque esse restano tuttora vigenti, e il depositato milioncino di rendita vuol essere conservato nelle casse dello Stato. Questa è sommariamente, secondo ho ragione di credere, la tesi sostenuta dall'Avvocatura erariale, senza ch'io pretenda d'avere sott'occhio l'arsenale delle sue argomentazioni; nè tampoco intendo per il momento di discutere sul merito dell'importante parere, o di misurare le conseguenze che ne possono derivare. Ora il Ministero si è rivolto al Consiglio di Stato, che impiegherà alla sua volta un altro paio di mesi prima di dare il proprio responso; e intanto corra chi ha furia, e le Banche e i loro compartecipi aspettino con santa pazienza il giorno del giudizio per riavere i loro capitali e compiere altre operazioni. In fatti, a che servirebbe a quest'ora la disponibilità di un milione di rendita? Il denaro non è offerto per nulla in tutti i maggiori mercati d'Europa? Oh davvero che queste le sono cose dell'altro mondo; e se non si muta sistema *ab imis*, proprio nessuno vede chi vorrà ancora trattare negozii collo Stato! —

Vi ho pure riferito, senza astenermi dal biasimarla, la deliberazione dilatoria della Commissione d'inchiesta sul riscatto delle Ferrovie Romane, ed ecco un'altra grossa questione che implica gravissimi interessi privati all'interno ed all'estero, ed attende una soluzione da tanti anni. Il Consiglio d'amministrazione della Società, visto che la ripugnanza della Giunta parlamentare ad occuparsi immediatamente del riscatto, provenne certo dallo spauracchio dell'esercizio governativo, avrebbe in animo di proporre al Ministero di esercitare in via provvisoria le proprie linee per conto dello Stato, in qualità di Società in liquidazione, mediante un correspettivo sotto qualsiasi forma. Sarebbe un *modus vivendi*, che, a giudizio dei proponenti, lascierebbe impregiudicata la questione dello esercizio, perchè non potrebbe questo essere battezzato nè per governativo, nè per privato. La nuova proposta incontrerà, al caso, favorevole accoglienza presso l'on. Ministro dei lavori pubblici? Ho motivo di dubitarne. —

La Casa Marzetti, che per la prima presentò il progetto d'una ferrovia Viterbo-Orte, essendosi questo perduto nell'incendio lamentatosi l'anno passato nella Prefettura di Roma, incaricò testè l'egregio ing. Tommasi di riassumere gli studi dagli antichi rilievi di campagna, coll'intendimento di ripresentare il progetto medesimo e reclamare la concessione già avanti ottenuta. Al qual passo si sente tanto più stimolata la Casa Marzetti, che, secondo i suoi calcoli, il tracciato da lei ideato renderebbe utili servigi ad un maggior numero di popolazione, riuscendo in pari tempo d'un costo notevolmente inferiore alle linee Viterbo-Borghetto e Viterbo-Bassano in Teverina, le quali si trovano attualmente in concorrenza tra loro. —

All'infuori di numerosi affari d'ordinaria amministrazione, nessun progetto d'opere pubbliche di qualche rilievo venne esaminato nella decorsa settimana dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in seduta generale. E poco interessanti altresì furono i progetti discussi ed approvati dalle Sezioni.

Lavori all'argine destro del Po nel traversante di destra in provincia di Ferrara; l'illuminazione a gaz delle calate del molo nord del porto di Ancona; opere di consolidamento nei tronchi ferroviarii S ta Caterina-S. Cataldo e Grassano-Trivigno; e finalmente la costruzione di un tronco di strada provinciale di 1ª serie nella provincia di Reggio di Calabria, — eccovi la scarsa valigia settimanale.

B.

# Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, riconoscendo la necessità che venga adottato su tutte le linee italiane un sistema uniforme di freni continui per la fermata dei convogli in corsa, ad imitazione di quanto si è già fatto sulle principali ferrovie estere, ha iniziato pratiche presso il Ministero dei lavori pubblici per la nomina di un'apposita Commissione tecnica, in cui sieno rappresentate le principali Amministrazioni ferroviarie, cioè Alta Italia, Meridionali e Romane, allo scopo di fare uno studio approfondito dei diversi sistemi in uso, ovvero proposti, scegliendo quello che fosse riconosciuto più adatto alla nostra rete ferroviaria.

In relazione alla notizia pubblicata nel precedente nostro numero, possiamo oggi annunciare che col 5 novembre p. v. verranno attivate varie modificazioni all'orario generale ora in vigore, e ciò per alcune linee e pel lago di Como.

Nella ventura settimana incomincieranno i lavori del ponte provvisorio in legno sulla Bormida presso Cengio (linea Savona-Bra). Il ponte consterà di 3 campate, di m. 10 ciascuna, con stillate della rilevante altezza di m. 13.

I lavori del detto ponte ed il ripristino del relativo terrapieno dovranno essere ultimati in 30 giorni; e quindi ai primi del p. v. dicembre, permettendolo il tempo, si ritiene che sarà regolarmente riattivato il servizio anche in quella località tanto danneggiata dalle acque.

Ci consta poi che la riattivazione completa di tutti tre i binarii al punto della rotta della Bormida, presso Alessandria, avrà indubbiamente luogo non più tardi del 5 novembre prossimo,

Oggi è giunto a Milano il comm. Morandini, presidente del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, di ritorno dal suo viaggio in Francia e nel Belgio.

Una Commissione di delegati delle tre Amministrazioni ferroviarie Alta Italia, Meridionali e Romane e del Ministero della guerra, trovasi attualmente radunata a Firenze per discutere le modificazioni da introdursi nella Convenzione 16 marzo 1870, riguardante i trasporti militari, e stabilire le norme per il trasporto del grosso materiale da guerra.

Alla gara, aperta in questi giorni dalla Società delle Strade ferrate Romane, per la fornitura di sei locomotive per treni diretti, del tipo già in uso, vennero presentate 21 offerte. La ditta Krauss di Monaco fece il prezzo migliore, cioè fr. 1.21 al chilogramma per la macchina, e fr. 0.69 pel tender.

Annunciamo con piacere che all'egregio ingegnere Comm. Martorelli, membro del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne dal Giurì dell'Esposizione universale di Parigi aggiudicata la *medaglia d'argento* per la invenzione di un congegno speciale applicabile alle strade ferrate. Esso consiste in una piastra girante, munita di movimento elevatorio, la quale, piazzata internamente alle rotaie d'un binario di corsa, può sollevare un vagone che vi fosse lasciato da un treno merci, e quindi portarlo nell'officina privata che ne avesse bisogno.

Il movimento elevatorio si può ottenere in più modi, p. es. con la pressione idraulica.

Tale congegno offrirebbe il grande vantaggio che, senza alcun pericolo pei treni viaggiatori, i quali non avrebbero alcun contatto con l'apparecchio, e senza interrompere la continuità delle rotaie principali (cosa che non si ottiene coi binarii di garaggio, *évitement*), ogni punto della linea può diventare Stazione da merci.

Come nello scorso anno (*Monit.* N. 24) annunciammo con piacere che il nostro egregio amico e collaboratore ing. Giulio Melisurgo aveva ottenuto il diploma di socio della *Istituzione degl'ingegneri civili di Londra*, di cui allora accennammo tutta l'importanza ed i requisiti richiesti per l'ammissione di distinti stranieri, così siamo lieti di poter ora annunciare che anche l'egregio giovane ingegnere Michelangelo Sclaverani di Torino, da qualche anno dimorante a Londra, ove ebbe campo di far conoscere la propria abilità e la dottrina di cui è fornito, ottenne la suddetta onorifica distinzione, essendo stato dichiarato socio ed autorizzato ad aggiungere al proprio nome la qualifica di *I. C. E.*, distintivo dei membri di quell'insigne Istituto.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Costruzioni ferroviarie.** — Nella seduta di giovedì scorso della Commissione per le costruzioni ferroviarie, è stato approvato il progetto ministeriale per la ferrovia Roma-Sulmona, di prima categoria, e per l'altra Campobasso-Benevento, di seconda categoria.

È stata sospesa ogni decisione sulla linea Faenza-Firenze, e si è rimandato a domenica il deliberare intorno all'Eboli-Reggio.

Si è poi approvata fra le linee di terza categoria quella da Avezzano a Roccasecca, portandosi nella stessa terza categoria la linea Taranto-Brindisi.

Venerdì furono approvate per la quarta categoria le seguenti linee:

Foggia-Manfredonia, Candela-Fiumara, Foggia-Lucera, Sanseverino-Salerno, Avellino-Benevento e Gallipoli-Zollino.

Dalla quinta categoria sono state passate alla quarta le linee Isernia-Caianello ed Avellino-Fiumara.

— Il *Fanfulla* aggiunge:

Siamo informati che la Commissione parlamentare incaricata di riferire sulle nuove costruzioni ferroviarie consente l'allacciamento di Macerata dalla parte di Albacina, conforme all'iniziativa presa a questo scopo dalla Società operaia di San Severino-Marche ed alla susseguente deliberazione del Consiglio provinciale maceratese.

La Commissione avrebbe acconsentito altresì alla costruzione del tronco complementare Macerata-Civitavecchia. L'allacciamento principale sarebbe stato posto alla categoria terza e il tronco complementare alla catogoria quinta.

— Infine il *Diritto* di ieri dice:

La Giunta per le costruzioni ferroviarie ha tenuto seduta anche oggi, e si è occupata della linea Eboli-Reggio e di altre questioni lasciate in sospeso.

I lavori della Giunta volgono al termine, e tutto accenna che il progetto potrà andare in discussione al riaprirsi della Camera.

**Tramways di Milano** — Il *Pungolo* dice che i signori Verhaerin e De Jaeger, ingegneri di Bruxelles, presentarono domanda al Municipio di Milano di attivare un servizio di *tramway* nell'interno della città, partendo dalla Stazione Centrale al dazio di Porta Ticinese ed a quello di Porta Romana e Porta Genova.

— É sorto anche il pensiero di costruire un *tramway*, con trazione a cavalli, da Milano a Paullo, il quale percorrerebbe un tratto di 17 chilometri sulla strada provinciale.

Questa linea non avrebbe a sopportare la concorrenza di strade ferrate, posta, com'è, alla distanza di 10 chilometri, tanto da quella di Lodi-Piacenza, quanto da quella di Melzo-Brescia. Essa riempirebbe anzi una lacuna, attraversando una plaga di terreno irrigua e fertilissima per verdure, lini, fieni e latticinii, fiancheggiata da molti piccoli Comuni, che traggono la loro esistenza anche dall'immediato commercio colla città.

Con questo *tramway* si rianimerebbe poi Porta Vittoria, ora quasi deserta per l'avvenuto trasloco della Stazione ferroviaria.

I promotori dell'impresa sono il ragioniere Antonio Picozzi e l'ing. Pietro Cornalba, che hanno già avviate le pratiche necessarie colla Provincia.

**Tramway Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò.** — Leggesi nel *Sole*:

L'egregio ing. Guido Del Mayno ha ora pubblicato il suo progetto pel *tramway* a vapore fra Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò. L'ubertosa e poetica Brianza sentiva più che mai il bisogno di essere solcata da questo nuovo sistema di trasporto. Si costruirà ora la linea fino a Barzanò, che omai si può dire assicurata; ma c'è il fermo proposito di spingersi fino ad Oggiono.

Non ci occuperemo dell'importanza di questa linea da Monza a Barzanò, che entra nel cuore della Brianza, e che non solo serve e pone fra loro in celere e comoda comunicazione oltre 76,000 abitanti, ma anche 38 stabilimenti industriali, e favorisce la parte agricola pel facile trasporto di grani, bozzoli, foglia, ecc. Nè vogliamo parlare del percorso di questa linea, giacchè ci è caparra l'intelligenza dell'ing. Del Mayno, ch'esso sia il più economico, il più vantaggioso, il migliore.

La lunghezza della linea è di 20 chilometri: oltre 11 nella provincia di Milano, oltre 8 in quella di Como. Le spese d'impianto e pel materiale mobile si fanno ammontare a L. 850,000; la spesa annua d'esercizio, compreso l'interesse del denaro degli azionisti, a L. 141,000; gl'introiti salirebbero a L. 160,000 circa, e quindi più del 2 0[0 di dividendo, oltre l'interesse. E questo utile è calcolato sulla media di circa 600 passeggieri al giorno, mentre da Milanò a Monza i passeggieri ammontano ad oltre 1500 al giorno, malgrado la concorrenza della ferrovia.

Per costruire questo *tramway*, non si fece domanda di capitale a fondo perduto, ma si chiese soltanto ai Comuni la cessione gratuita delle aree occorrenti per gli allargamenti e nuove sedi del *tramway*: allargamenti che avvantaggerebbero le strade stesse, le quali rimarrebbero poi proprietà dei Comuni. La spesa pei Comuni, per tutto il tracciato, ascenderebbe a sole L. 21,000 circa. E venne tanto ben compresa l'importanza della linea e l'onestà della domanda, che tutti i Comuni risposero già all'appello.

Non manca ora che di provvedere il capitale occorrente per la costruzione; còmpito che in realtà non ci sembra difficile, se si tien conto del favore con cui fu accolto il progetto, riconoscendosi l'utile della proposta linea nell'interesse, tanto dell'agricoltura, come del commercio e dei villeggianti.

Riteniamo che, apertesi le sottoscrizioni, verrà sollecitamente coperto il capitale necessario per costituire la Società; e potendosi incominciare i lavori nel vicino inverno, la linea sarà compiuta pel giugno 1879.

**Tramway Brescia-Crema.** — Leggesi nel *Sole*:

Il Consiglio comunale di Orzinovi ha preso il giorno 21 corrente mese una iniziativa, la quale può tornare di grande vantaggio ad una porzione importante della provincia bresciana. Dopo udita la lettura della memoria dell'ing. Corniani, relativa alla costruzione di una guidovia fra Crema e Brescia, deliberò di promuovere l'attuazione d'un *tramway* a vapore. A tal uopo nominò una Commissione nelle persone dei signori ing. Pavoni, sindaco, deputato Gorio, avv. Pavoni, deputato provinciale, ing. conte Corniani e conte T. Caprioli, allo scopo di servire di nucleo ad un Comitato costituito da sindaci, tecnici ed altre persone dei Comuni interessati della provincia. Probabilmente la prima riunione dei delegati dei Comuni della linea e limitrofi avrà luogo fra pochi giorni a Lograto. É da augurarsi che questa adunanza abbia a produrre pronti e pratici risultati.

**Tramway Saluzzo-Revello-Barge** — Nella seduta del 19 corr., il Consiglio comunale di Saluzzo, inspirandosi al pensiero dei grandi vantaggi che recherebbe al paese la costruzione del *tramway* a vapore Saluzzo-Revello-Barge e della diramazione Revello-Paesana; udite le spiegazioni d'ordine tecnico fornite dal consigliere ing. Moschetti, autore del progetto, e le osservazioni dei consiglieri Borda e Buttini favorevolissime alla pratica, votava, a grande maggioranza, un sussidio di L. 100,000 a favore della ditta Berrier-Delaleu e C. per la costruzione delle linee preaccennate, divisibile tale sussidio nel modo seguente:

L. 30,000 pel tronco Saluzzo-Revello;
L. 40,000 pel tronco Revello-Barge;
L. 30,000 pel tronco Revello-Paesana.

Noi ci auguriamo che gli altri Comuni interessati seguano l'esempio, e che tutti insieme formino la somma di circa altre 100 mila lire, indispensabili per l'effettuazione del progetto.

**Tramway di Firenze.** — Leggesi nella *Nazione*:

Crediamo prossima a concludersi, fra il regio Delegato e il signor Otlet, concessionario della ferrovia a cavalli fra Prato e Firenze, una convenzione, con la quale si accorda a quest'ultimo l'autorizzazione di porre una linea di guide in ferro tra Piazza Santa Maria Novella, via della Scala, Porta al Prato, proseguendo sul lato sinistro della via Pistoiese fino al confine del territorio comunale, per riunirsi alla linea che fa capo a Prato.

La concessione durerà quanto quella che venne accordata al signor Otlet dalla Provincia; e il concessionario dovrà depositare una cauzione di lire 10,000, come garanzia per la esatta esecuzione dei lavori.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — Leggiamo nella *Gazz. Ticinese* del 26:

Nel nostro numero 249, del 19 corrente, abbiamo dato la notizia dell'appalto dei lavori dei tunnels della ferrovia

del Gottardo in Leventina al signor Ronchetti. Siccome la notizia data così succintamente potrebbe indurre in errore, e d'altra parte essendo incorse alcune lievi inesattezze nella nostra esposizione, così crediamo utile di aggiungere i seguenti dettagli, che attingiamo a fonte sicura:

I lavori, ai quali la Direzione del Gottardo ha creduto bene, affine di guadagnar tempo, di dare principio prima ancora dell'appalto dell'intiera costruzione, comprendono, sul versante meridionale delle Alpi, i lavori preliminari delle gallerie di direzione in piccola sezione agli otto imbocchi dei quattro tunnels elicoidali inferiormente a Dazio ed alla Biaschina, come pure lo scavo delle cunette anguste nelle trincee d'approccio ove sono necessarie, in modo da rendere possibile l'immediato incominciamento di detti cunicoli. Tutti questi lavori, in proporzione non importanti, dovranno essere eseguiti in modo da non pregiudicare in alcuna guisa l'ulteriore aggiudicazione della costruzione complessiva; si conchiuse quindi un accordo per la loro esecuzione col cottimista signor G. Ronchetti di Castellamonte (Piemonte) fino alla fine di novembre del corrente anno, riservandosi inoltre la Direzione dei lavori della Società del Gottardo il diritto di ritirare all'accordante suddetto i lavori, mediante preavviso di otto giorni.

Questo contratto col signor Ronchetti poi venne fatto dall'Ufficio di sezione di Bellinzona ed adottato dall'Ufficio centrale di costruzione, e non dalla Direzione della Società, questa nulla avendo a che fare in simili affari di dettaglio.

— La stessa *Gazz. Ticinese* scrive:

Il numero delle firme raccolte nel Cantone di Vaud per chiedere la votazione popolare sulla legge dei sussidii alle ferrovie alpine era, venerdì passato, di 21,509; la sottoscrizione rimane aperta fino alla fine del corrente mese.

— L'avanzamento del traforo nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen di m. 33, dal lato di Airolo di m. 31.10; in totale m. 64.10, cioè m. 9.15 in media giornaliera.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto agli amministratori delle Compagnie ferroviarie una circolare, con cui li invita a spingere tutta l'attività possibile i lavori di cui esse sono incaricate, in considerazione dell'approssimarsi dell'inverno e degl'imbarazzi prodotti dalla crisi industriale. Il Governo, dal canto suo, fa tutti gli sforzi per dare sviluppo alle imprese da lui dirette, allo scopo di offrire alimento all'industria ed occupazione alle braccia disponibili.

**Ferrovie belghe** — L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato annuncia che, a partire dal 1° novembre p. v., una tariffa a grande ribasso sarà attivata pel trasporto dei colli di 5 chilog. e meno, tra le Stazioni delle Ferrovie dello Stato belga, del servizio provvisorio della rete delle Fiandre e del Nord belga, da una parte, e le Stazioni della ferrovia del Nord francese e gli Ufficii postali dell'Impero germanico, dell'Impero austro-ungarico, della Danimarca, della Svizzera e dell'Impero delle Indie britanniche, dall'altra parte.

Questa tariffa è un primo passo nella via della unificazione e della riduzione dei prezzi di trasporto dei piccoli pacchi, scambiati tra il Belgio ed i varii paesi dell'Europa.

Esso costituisce, in qualche modo, il compimento della Convenzione postale, e non può non esser molto apprezzato dal Commercio per le facilitazioni nelle relazioni coi paesi vicini.

**Ferrovia in Asia** — È noto che gli Inglesi costruirono delle ferrovie nella grand'isola di Ceylan in Asia. Ora il *Journal des Débats* ci apprende che le linee ferroviarie attualmente esistenti, e che percorrono le fertili pianure situate presso le coste, riceveranno fra breve delle importanti estensioni. Infatti, il governatore della colonia di Ceylan autorizzò testè la costruzione di una nuova linea ferroviaria che da Nawalaptya andrà a Nanu-Oga ed a Haputalè.

Questo nuovo tronco ferroviario, che sarà compiuto solamente fra quattro o cinque anni, e che si calcola debba costare 50 milioni di franchi, richiederà delle numerose opere d'arte ed il traforo di parecchie gallerie nella regione montuosa dell'isola.

**Ferrovie in America** — L'*Eco d'Italia* ha da Colombia che a Buenaventura furono inaugurati i lavori preparatorii per l'arteria ferroviaria, intesa ad allacciare la ubertosa vallata del Cauca e l'Oceano pacifico, e l'opera gigantesca venne iniziata sotto i più favorevoli auspicii. Circa 200 operaj sono intenti ai lavori.

Un'altra ferrovia, sotto gli auspicii del signor F. J. Cisneros, è in via di costruzione nello Stato di Antioquia, ed a questi lavori vennero di preferenza impiegati 200 italiani, ivi emigrati dagli Stati Uniti.

**Ferrovia a Terra Nuova** — A Nuova York si è testè costituita una Compagnia per la costruzione di una strada ferrata nell'isola di Terra Nuova. La progettata ferrovia, che sarà lunga più di 300 chilometri, metterà il capo Ray in comunicazione con San Giovanni, capo-luogo dell'isola.

Per la costruzione di quella linea, il Governo coloniale di Terra Nuova offerse una sovvenzione di 120,000 dollari, equivalente a 400 dollari (2000 franchi) per chilometro.

**Ferrovie in Persia** — L'Ambasciata persiana a Vienna ha ricevuto la seguente comunicazione: — Teheran, 21 ottobre. Il contratto fatto tra il Governo persiano ed una Società francese, relativo alla costruzione della linea ferroviaria Enseli-Rescht-Teheran, fu firmato ieri.

# Notizie Diverse

**Ministero dei lavori pubblici** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il seguente R. Decreto del 5 corr.:

Visto l'art. 11 del Reale Decreto 9 settembre 1873, numero 1556, che stabilisce la composizione del Consiglio di amministrazione per il personale del Ministero dei lavori pubblici;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Sentito il Consiglio dei Ministri

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Il Consiglio di amministrazione per il personale del Ministero dei lavori pubblici, di cui all'art. 11 del Reale Decreto 9 settembre 1873, n. 1556, sarà d'ora innanzi composto nel modo seguente:

*Presidente*: Il Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici.

*Membri*: Il Direttore generale dei ponti e strade;

Il Direttore generale delle opere idrauliche;

Il Direttore generale delle strade ferrate;

Il ragioniere-capo:

I direttori-capi effettivi di divisione.

*Art.* 2. Il capo di divisione, che tratta gli affari del personale, eserciterà anche le funzioni di segretario.

**Genio civile.** — La *Gazz. Uff.* del 28 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 5 mese stesso, controfirmato dall'on. Baccarini:

Visto il regolamento per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, approvato con Reale Decreto del 6 giugno 1863, n. 1320;

Visto il Reale Decreto del 28 gennaio 1872, n. 676 (serie 2ª), concernente la composizione del Comitato permanente del personale del Genio civile;

Visto l'altro Reale Decreto del 1° gennaio 1878, n. 4253 (serie 2ª);

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato pei lavori pubblici,

Sentito il Consiglio dei Ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. Il Comitato permanente del Genio civile, di cui agli articoli 1, 3 ed 11 del regolamento approvato col nostro decreto del 6 giugno 1863, n. 1320, sarà d'ora innanzi composto nel modo seguente:

*Presidente*: Il Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici.

*Membri*: Il Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici;

Il vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
Il Direttore generale dei ponti e strade;
Il Direttore generale delle opere idrauliche;
Il Direttore generale delle strade ferrate;
I due presidenti delle sezioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici;
Nove ispettori del Genio civile, da nominarsi con Decreto ministeriale a tempo determinato;
Il segretario-capo del Consiglio superiore dei lavori pubblici è segretario anche del Comitato.

*Art.* 2. Il capo della divisione che tratta gli affari del personale potrà essere invitato alle sedute per dare schiarimenti ed anche per riferire, quando ne abbia avuto speciale incarico.

**Lavori edilizii in Roma** — La *Libertà* scrive:

I lavori per il proseguimento dalla Via Nazionale procedono abbastanza bene; e se non sorgono difficoltà eccezionali, tutto dà a sperare che per la fine dell'anno tutta la nuova Via, dalla Piazza di Termini a quella di Venezia, sarà aperta alla pubblica circolazione.

Il Sindaco ha promesso per quell'epoca d'inaugurare la nuova Via, e l'appaltatore Morosi ha preso impegno formale di terminare i lavori. Siamo dunque sicuri che ambedue questi egregi signori saranno per mantenere le loro promesse.

Annunziamo intanto che resta da eseguirsi solamente sessanta metri lineari della grande fogna; che nella prossima settimana si darà mano ai lavori di demolizione della casa Karolus, e di un'altra piccola casetta di proprietà del del marchese Campanari, le sole che stieno ancora in piedi. Si proseguiranno ancora i lavori di sterro, ed il Consiglio in una delle prime salute sarà chiamato a pronunziarsi sulla questione dell'acquisto del palazzotto Torlonia in Piazza di Venezia.

**Grande Ospedale in Roma**. — Leggesi nel *Diritto*:

Come è noto, l'on. De Sanctis, per secondare i desiderii espressi dal Municipio di Roma affinchè nel nuovo quartiere dell'Esquilino sia costruito un grandioso ospedale con annesse cliniche, e del quale si riconosce il bisogno nella nostra città, affidava all'Ufficio tecnico degli Istituti scientifici universitarii l'incarico di compilare il relativo progetto. E l'architetto cav. Mansueti, direttore di quell'Ufficio, incaricato dell'esecuzione del progetto medesimo, ha già presentato al Ministro della pubblica istruzione una dettagliata relazione con due piani di massima. Nello sviluppare un così importante progetto, l'architetto Mansueti ha preso pure per base de'suoi studii i Policlinici costruiti in questi ultimi anni all'estero. L'on. De Sanctis ha già trasmesso al Sindaco di Roma quei progetti, ed attende ora dalla rappresentanza comunale le proposte necessarie onde poter presentare al più presto al Parlamento il progetto di legge per il concorso della spesa spettante al Governo nella esecuzione di quel lavoro.

**La Dogana unica in Milano** — L'on. deputato Giuseppe Merzario, ha ricevuto dal cav. Maccia, presidente della Camera di commercio di Milano, la seguente lettera che si legge nel *Sole*:

Milano, 21 ottobre 1878.

« *Onor. signor Deputato*,

« Quest'oggi fui alla Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia, incaricata dal regio Ministero di rivedere i disegni e predisporre gli occorrenti Capitolati per l'appalto della costruzione della Dogana milanese.

« Per squisita gentilezza del cav. Ratti, potei prendere in esame il tipo disposto, e posso con vera compiacenza accertarla che quella Dogana riescirà oltremodo comoda al Commercio ed utile alle Finanze dello Stato, dacchè in tutti i suoi particolari si fecero studii acciò riescisse come la pratica meglio potrebbe suggerire.

« Locali ampii, abbondanti di luce, disposti con molto tatto pratico, ho fiducia che il lungo attendere sia compensato da tutte le parti interessate con un'opera degna dell'importanza alla quale è destinata.

« Sono poi accertato che per la fine dell'andante mese, tutta la mole del lavoro non solo sarà ultimata in ogni suo particolare, ma anche pronto il Capitolato occorrente per l'appalto.

« Non potrei oggi dirle quale sarà il totale della spesa occorrente, ma certo la cifra delle lire 676,183 sarà oltrepassata, essendosi trovato necessario di fare alcune modificazioni ai primi suoi progetti, come per esempio il costruire il corpo di fabbricato per le materie incendiabili, spirito, petrolio, ecc., in tutto ferro; un cortile più ampio per il movimento dei carri, lucernarii per dar maggior luce, e così via... »

**La luce elettrica in Roma**. — Leggesi nella *Libertà*, del 25:

Ieri il Sindaco ha avuto una lunga conferenza col rappresentante d'una Casa estera, la quale è stata chiamata in Roma dal Municipio per apparecchiare l'illuminazione elettrica in varii punti della città, in occasione del ritorno in Roma delle Loro Maestà.

Assisteva alla conferenza anche il cav. Viviani, ingegnere in capo del Municipio. Il Sindaco, aderendo alle richieste del rappresentante della Casa estera, ha concesso che un grande esperimento sia fatto in Piazza Colonna. A tal fine saranno collocati sopra i grandi candelabri a gas, che si trovano intorno alla colonna, quattro fanali elettrici.

Siccome non vi ha dubbio alcuno sul risultato dell'esperienza, così la Società estera intende di ripetere per più sere la prova; e si è impegnata ancora d'eseguire, a suo rischio e pericolo, l'esperienza, senza pretendere alcun compenso dal Municipio.

**La Banca Nazionale nel Regno d'Italia** ha pubblicato il seguente avviso:

La Direzione generale di questo Istituto dichiara che pagherà un premio a colui od a coloro i quali faranno ricuperare alla Banca stessa, in tutto od in parte, la somma di L. 2,400,000, rubata in una spedizione di biglietti fatta da Ancona a Genova.

Il premio sarà ragguagliato al quinto della somma o delle somme ricuperate.

**Un'infamia** — Togliamo dalla *Sveglia* di Verona del 24:

Ieri, mentre il treno proveniente da Venezia, passata Padova di poco, giungeva al casello n. 45, un ignoto malfattore lanciava contro il convoglio una grossa pietra del peso di mezzo chilogrammo circa, e feriva alla testa il fuochista.

Il colpo fu tanto forte, da far stramazzare sbalordito il povero uomo. Fortunatamente pare che la ferita sia men grave di quello che sulle prime poteva temersi.

**Ufficii telegrafici**. — Il 12 corrente in Roccabianca ed in Zibello (provincia di Parma); il 14 corr., in Canino (prov. di Roma); il 15 nella Stazione di Giarole (prov. di Alessandria), ed il 17 in Novoli (prov. di Lecce), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi sottomarini**. — L'Ufficio internazionale di Berna informa che la Compagnia Eastern Telegraph ha annunciata l'attivazione al pubblico servizio di un cordone sottomarino fra Alessandria e Larnaca (isola di Cipro).

La tassa per parola è stabilita come appresso:

Da Malta a Larnaca . . . . . . . . L. 1.00
Da Otranto o dalla Grecia a Larnaca (comprese le tasse di Grecia e Turchia) . . . . » 1.225
Da Alessandria a Larnaca . . . . . » 0.50
Da Larnaca agli altri Ufficii dell'isola di Cipro » 0.25

Pei telegrammi originarii d'Italia, la tassa per parola è di lire 1.45 per le vie di Malta, Zante e Vallona pei telegrammi diretti a Larnaca, e di lire 1.70 per gli altri Ufficii dell'isola di Cipro.

**Nuova linea telegrafica in Asia** — La *Gazzetta russa del Turkestan*, che si pubblica a Taskent, dà dei particolari sulla costruzione della linea telegrafica fra Samarcanda e Djama, linea che è ora compiuta fino a Katakurgam, e si unisce alla linea tra Taskend e Samarcanda.

Tosto che Scir Alì seppe di questi lavori, che devono essere condotti sino all'Amou-Daria (Oxus) e la cui importanza è capitale, fece prevenire il governatore del Turkestan russo, generale Kauffmann, che era pronto a consegnare i pali da telegrafo necessarii al prolungamento della linea per Bou-Kara sino all'Afganistan, ed a riunire e immagazzinare i viveri necessarii agli operaj e i foraggi.

Per tale offerta, l'Emiro inviò un'ambasciata speciale, ed è così che il gen. Kauffann entrò in stretti rapporti coll'Emiro stesso.

**Necrologio** — È morto in questi giorni a Parigi, dopo lunga e penosa malattia, un distinto industriale, il sig. Alfonso Hardon, ch'ebbe tanta parte nella costruzione delle ferrovie francesi, nei primi lavori del Canale di Suez, ecc. Da ultimo, egli aveva ideato un piano grandioso e pratico per la trasformazione della pianura di Geunevilliers in una città industriale, costrutta secondo le esigenze della vita moderna, *sull'acqua e sul ferro*. Codesto piano si può ancora ammirare all'Esposizione universale, classe 66.

**Le navi d'acciaio in Inghilterra**. — Leggesi nel *Daily News*:

La nostra flotta in acciaio va rapidamente aumentando. A Chatam già si stanno facendo i preparativi per la costruzione della *Costance*, corvetta in acciaio, la quale dovrà poi essere rivestita di legno; e si sono anche dati gli ordini necessarii perchè immediatamente si cominci la costruzione di cinque cannoniere.

In questo frattempo, quella mezza dozzina di corvette, pure in acciaio, che uscirono dallo stabilimento dei signori Elder e Comp. sul Clyde, vennero mandate a Portsmouth, per ricevervi l'armamento e mettersi in pronto a prendere il mare: quivi era già stata per qualche mese l'*Iris*, una delle due navi-avviso in acciaio costruite a Pembroke.

Il *Mercury*, perfettamente uguale all'*Iris*, è ancora nei cantieri di Pembroke, ma tutte le altre navi in acciaio del primo gruppo sono già state varate.

Il *Constance* avrà la stessa portata e la forza medesima delle corvette già venute dai cantieri sul Clyde, cioè 2383 tonnellate, con macchina della forza di 2300 cavalli: come quelli, questo pure è destinato ad essere un veloce vascello da costa disarmato.

L'acciaio impiegato ha soltanto un pollice di spessore, e non è destinato a proteggere le navi dai grossi proiettili, ma solamente a fornire un materiale solido da costruzione, permettendo nello stesso tempo che le linee della nave siano snelle e tali da permettere una rapida corsa.

La nostra flottiglia in acciaio consta ora di due superbe navi-avviso, di sette corvette e cinque cannonniere. Di queste ultime, due saranno armate di un solo cannone di grosso calibro, e le altre tre con quattro pezzi da sessantaquattro, che sono i veri cannoni per la flotta. Le corvette saranno armate leggermente, così che il peso del metallo non possa diminuire la rapidità della corsa, e porteranno soltanto ciascuna due cannoni perforati, che lanciano proiettili da 32 libbre. L'*Iris* e il *Mercury*, quantunque grandi di una metà più delle corvette, saranno armate ancora più leggermente, giacchè il loro primo requisito dev'essere la velocità; quindi avranno una corazzatura laterale appena sufficiente per difenderle dai proiettili.

Esse non porteranno che un cannone da 64, mentre le loro macchine dovranno avere la straordinaria potenza di 7000 cavalli nominali.

L'*Iris*, eccezione fatta dai battelli-torpedinieri, è il più rapido vascello della flotta: in un esperimento che si fece non è molto tempo, esso percorse in un'ora 21 miglia.

Si può dunque dire benissimo che la nostra flottiglia in acciaio avrà nell'avvenire dell'armata britannica una parte importantissima.

**Parafuochi per pezzi di campagna** — La *Pall Mall Gazette* dice che sir William Armstrong si occupa dell'applicazione di un'idea del colonnello Brackenbury, intesa a dare sviluppo ai mezzi di azione dell'artiglieria da campagna.

Il colonnello Brackenbuty ha proposto di munire i pezzi di leggieri scudi o parafuochi in ferro, i quali porrebbero i serventi completamente al sicuro contro i fuochi della fanteria; e si potrebbe inoltre, per la loro protezione, portare avanti una batteria e mantenerla su di una posizione, che senza quei ripari non si giungerebbe ad occupare e tanto meno a mantenere.

I particolari dell'applicazione proposta rimasero segreti. Tuttavia vennero studiati dal sig. Armstrong e da altre persone, e se ne fecero esperimenti sulle lande di Rothburg.

Da queste prove si ricavarono le seguenti conclusioni: le piastre di acciaio temprato, di uno spessore soltanto di 3 millimetri 75, e ricoperte di una tinta di colore di ardesia, non sono più visibili alla distanza di 728 metri; sono impenetrabili, anche a 90 metri, ai proiettili delle mitragliere Gatling; neppure gli shrapnels, tirati dal cannone da campagna di nuovo modello, poterono far guasti su quei parafuochi.

Questi risultati si reputano incoraggianti, perchè dimostrano che si possono costruire parafuochi portatili, e proteggere completamente nella massima parte dei casi, contro il fuoco della fanteria, i serventi delle batterie. Più ancora, quei parafuochi presenteranno in un certo grado una protezione efficace contro il fuoco dei pezzi di campagna. Si è calcolato che una vettura supplementare per ogni batteria basterebbe al trasporto di quei ripari.

# COMUNICATI

## FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

### Avviso

Si rammenta al Pubblico che a partire dal 20 ottobre al 31 gennaio d'ogni anno, è pro[illegible] l'importazione in Francia dei Salmoni e Trote; e dal 15 aprile al 15 giugno, successivo quella degli altri pesci d'acqua dolce, comprese le *Anguille*, *le Lamprede* ed i Gamberi.

Tale proibizione però non ha effetto per i *pesci provenienti* da stagni oserbatoi privati, che possono in ogni stagione entrare in Francia, purchè siano le spedizioni accompagnate da un certificato [illegible]to dalle Autorità del luogo che ne giustifichi l'origine.

Si avverte [illegible] che i pesci di mare pagando un diritto all'entrata in Francia, è indispensabile che gli speditori, nel fare le loro dichiarazioni, specifichino la qualità e la natura del pesce che si spedisce; e ciò onde evitare le contravvenzioni, che per parte della Dogana francese verrebbero applicate a quelle spedizioni in cui si riscontrassero pesci di mare, i quali non fossero stati dichiarati.

*Milano, 24 ottobre 1878.*

La Direzione dell'Esercizio.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, nella scorsa settimana, furono abbastanza elevati i corsi, ma poco importanti le transazioni. Le Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali s'aggirarono tra il 348 al 345; le Obbligazioni relative tra il 252.75 e 253; i Boni invariati sul 575.50.

Le Sarde, della serie A, quotate a 251.50; la Serie B, a 255; le Pontebbane a 389; l'Alta Italia a 266.

A Parigi, le Lombarde oscillanti tra il 150 al 151; le Obbligazioni tra il 239 al 240; le Vittorio Emanuele tra il 238 e 239; le Azioni delle Ferrovie Romane, tra il 74 al 73; le Obbligazioni relative tra il 262 al 263.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima di Fiumicino per la ferrovia, Terreni e Bagni.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 14 novembre p. v., in Roma (via Mercede, 50), per la nomina dei censori, per la esposizione della situazione finanziaria della Società, e per deliberare sulle relative proposte del Consiglio.

# Avvisi d'Asta

Il 6 novembre p. v., presso il Municipio di Bassano in Teverina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Cimitero comunale, per il presunto importo di L. 15,462.32. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000, idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della provvista di 13,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870) fucinate, in diminuzione dell'importo di lire 52,000, ribassato del 6.15 per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco del torrente Spiritosanto, compreso fra la strada provinciale di Ottaiano e la deviazione di Pacciano, per la presunta somma di L. 146,178. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra il bivio Leonforte e la Stazione ferroviaria omonima, della lunghezza di m. 8730, per la presunta annua somma di lire 8376. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 830; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte a 3 luci in muratura sul torrente Santa Caterina di Pittinuri, lungo la strada nazionale Cuglieri-Oristano, in diminuzione dell'importo di L. 40,746.45, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto; Deposito L. 2500 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 315 di rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 9 detto mese, presso la Prefettura di Novara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura e collocazione in opera della impalcatura metallica per un ponte a 4 luci, dell'ampiezza di m. 16.65 per le due estreme, e di m. 21.30 per le intermedie, sopra il torrente S. Giovanni presso Intra, lungo la strada nazionale da Gravellona per Pallanza al Cantone Ticino, in diminuzione dell'importo di L. 63,930, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Melilli (prov. di Siracusa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una Casa comunale per la complessiva somma di L. 103,237.64. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2580 in moneta legale o buoni titoli; cauzione definitiva L. 8000, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cantalice (prov. di Aquila), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria di S.a Margherita nel detto Comune, che dall'abitato va sino al confine del territorio di Rieti, per il presunto importo di L. 53,370.83. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 10,000 idem o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Recanati, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2.o tronco della strada obbligatoria del Porto Recanati, per l'importo di L. 22,120.18. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito lire 1500 in biglietti consorziali.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione delle fortificazioni e dei fabbricati militari della Piazza di Genova durante il triennio 1879-80-81, per l'importo di L. 180,000. Deposito L' 18,000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 439,935.60 | 304.24 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 434,171.85 | 300.26 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 5,763.75 | + 3.98 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 14,625,210.32 | 10114.25 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 16,019,407.16 | 11078.43 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,394,196.84 | — 964.18 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 135,086.74 | 117,77 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 153,417.16 | 135.77 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | — 18,330.42 | — 18.00 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,81 | 5,326,210.58 | 4,652.48 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,094.14 | 5,152,790.77 | 4,709.44 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 50.67 | + 173,419.81 | — 56.96 |

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339 98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 in meno . . . . | 776,77 | » | » |

## Strade Ferrate Romane

32ª Settimana — *Dal* 6 *al* 12 *agosto* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 501,867.38 | 15,792.51 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 499,397.57 | 15,820.14 |
| Differenza in più . . . | — | 2,469.81 | — |
| Differenza in meno. . . | — | — | 27.63 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 12 agosto 1878. | 1,651 | 16,218,406.47 | 16,006.84 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 17,188,813.51 | 17,016.12 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 970,407.04 | 1,009,28 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 7018 | 15,944.63 | 19058 | 26,278.46 | 42,223.09 |
| Bagagli e cani. | 163 | 299,17 | 574 | 429.06 | 728,23 |
| Merci a G.V. .. | 833 | 3189.22 | 2360 | 3,162.96 | 6,352.18 |
| Merci a P.V. .. | 799 | 6863.13 | 1074 | 9,570.47 | 16,433.60 |
| Introiti diversi. | » | 263.35 | » | 424.90 | 688.25 |
| Totale L. | 8813 | 26,559.50 | 23066 | 39,865.85 | 66,425.35 |

# ANNUNZI



# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'acquisto di trecento metri cubi di QUERCIA ROVERE di GERMANIA, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero eseguire tale fornitura.

La Quercia da fornirsi dev'essere in travi della lunghezza variabile da 4.$^{m}$50 a 7.$^{m}$00 e della grossezza di almeno 35 centimetri, di fibra gentile e scevra di nodi.

La consegna dovrà esser fatta in tre volte e cioè una prima partita di 100 m. c. entro i due mesi immediatamente successivi alla ordinazione: una seconda partita di 100 m. c. tre mesi dopo la prima consegna ed il saldo della fornitura tre mesi dopo la seconda consegna, in modo che l'intera quantità dovrà essere ricevuta entro otto mesi dalla data della ordinazione.

Il ricevimento di questo legname avrà luogo nel Magazzino Sociale posto in Firenze, presso Porta al Prato.

Le partite che venissero dichiarate non accettabili dalla Commissione di collaudo, dovranno essere immediatamente esportate dal Magazzino Sociale, a cura e spesa del Fornitore.

L'offerta, suggellata, dovrà pervenire alla Direzione Generale in Firenze non più tardi delle ore 12 merid. del giorno 5 del mese di novembre prossimo venturo.

Per concorrere non si chiede deposito, ma l'aggiudicario dovrà eseguirne uno nella Cassa Sociale di L. 1000 (mille) in Biglietti di Banca o in Cartelle del Debito Pubblico a garanzia della regolare esecuzione del Contratto.

I pagamenti saranno fatti dalla Cassa Sociale in Firenze per ogni singola partita appena sarà stata regolarmente accettata.

*Firenze*, 20 *ottobre* 1878.

**La Direzione Generale.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 2 novembre pross., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per un sessennio del tronco della strada provinciale N. 15, da Torino a Cuorgnè per Rivarolo, compreso fra la sua diramazione dalla strada provinciale Torino-Milano e l'incontro con quella da Castellamonte a Pont presso Cuorgnè, della lunghezza di metri 32,565, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 43,233.77, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 4,700 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 18,829, o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 23 ottobre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*

**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione per un sessennio dal 1° luglio 1879, del tronco della strada provinciale N. 12, da Torino a Milano, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla provincia di Novara, della lunghezza di metri 32,748, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 20.75 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 36,177.25.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 7 novembre pross. a mezzodì.

Torino, il 29 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*

**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di giovedì 31 corrente alle ore 10 antimerid. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per un sessennio del tronco della strada provinciale N. 2 da Torino a Genova, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla Provincia di Alessandria della lunghezza di metri 25,034, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 46,062, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 5000, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 16,666 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 24 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879 al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 17 da Ivrea a Pont, compreso fra gli abitati di Castellamonte e Pont, della lunghezza di metri 10,548, essendosi ottenuto il ribasso di L. 17.25 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 10,695.53.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 7 novembre pross. a mezzodì.

Torino, il 29 ottobre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di incanto definitivo.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 30 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della provvista per un anno e mezzo di pietrisco serpentino delle cave di Balangero per la manutenzione delle prime tratte delle strade provinciali Torino-Susa, Torino-Genova, Torino-Cuneo e quinta tratta della strada Torino-Lanzo, nella quantità annua totale approssimativa di metri cubi 3,460.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 30,853.21, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° gennaio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1880, salvo all'Amministrazione di prorogarlo di uno o due anni successivi, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 3400 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 11,346.73 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 21 ottobre 1878.*

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# TARDY, GALOPIN-SÜE E JACOB

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

## COSTRUZIONI METALLICHE

**con Opificio in SAVONA**

*Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA*

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

## FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
*(Nuovo sistema privilegiato)*

## APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
*(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)*

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

**installazioni**

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

**PALI A VITE**

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
**tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro**
**che per sonda d'esplorazione**

**TETTOJE IN FERRO**

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI
del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc.

# DINAMITE D'ASCONA

FORNITORE ESCLUSIVO DELL'IMPRESA DEL TRAFORO

## DEL GRAN TUNNEL DEL GOTTARDO

Fabbrica a **VARALLO-POMBIA** (Provincia di Novara)
DEPOSITI PER L'ITALIA: **Cagliari** (Sardegna) — **Pontebba** (Udine), ecc.

La *Dinamite d'Ascona* è impiegata a preferenza di ogni altra qualità, pel traforo del gran tunnel del Gottardo, ove essa ha traversato col più grande successo le roccie le più dure, come il granito, la serpentina, gli schisti cristallini, ecc. Grazie a dei processi speciali di fabbricazione, la *Dinamite d'Ascona* è superiore, come potenza esplosiva, ad ogni altro prodotto assimilato, e non produce alcun vapore nocivo alla buon'aria delle gallerie.

Per la vendita della Dinamite, delle capsule e delle miccie, dirigersi al
*Sig. D.re della fabbrica di Dinamite di* VARALLO-POMBIA (Prov. di Novara)
oppure dall'agente generale per l'Italia
*Sig. Massimo Vuillaume,* 20, *Via Palestro* — GENOVA.

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc. Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, commercianti, imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10,** semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15,** semestre L. **8.**

**Milano via Capellari, N. 4.**

# UFFICIO TECNICO INDUSTRIALE

RAPPRESENTANZE DI CASE ESTERE

Ing. **FERDINANDO PIATTINI**

*Torino — 7, Via Pio V — Torino*

Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Impianti Industriali. Riscaldamento e Ventilazione — Condotte d'acqua e di gaz — Ponti e Tettoie — Ferri — Poutrelles — Chiusure Metalliche privilegiate — Tegole economiche in lamiera inossidabile.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 6 Novembre 1878 N.° 45.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel* 1879 — (Cont. e fine). — *Esposizione universale di Parigi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## STATO DI PRIMA PREVISIONE
## del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1879

(*Continuazione e fine* — V. N. 44).

Nel numero precedente, riferendo la Relazione sullo Stato di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1879, ci siamo riservati di entrare in più ampii ragguagli sullo Stato medesimo. Crediamo ora nostro debito di notare quanto segue:

La spesa complessiva, già indicata in L. 80,394,500.95, si suddivide nelle spese ordinarie e straordinarie seguenti:

| | | Ordinarie | Straordinarie |
|---|---|---|---|
| Spese generali . . . | L. | 980,750.— | 1,115,325.47 |
| Genio civile . . . . | » | 2,874,239.— | » |
| Strade . . . . . . . | » | 6,909,633.60 | 13,905,000.— |
| Acque . . . . . . | » | 7,667,252.— | 3,506,300.— |
| Bonifiche . . . . . | » | 123,000.— | 1,651,000.— |
| Porti, spiaggie e fari . | » | 3,947,747.45 | 4,305,440.— |
| Strade ferrate . . . | » | 1,980,954.— | 230,000.— |
| Telegrafi . . . . . | » | 7,560,145.— | 83,600.— |
| Poste . . . . . . | » | 23,230,757.— | » |
| | L. | 55,274,478.05 | 24,796,665.47 |
| Partite di giro . . . | » | 323,357.43 | » |
| Totale | L. | 55,597,835.48 | 24,796,665.47 |

Totale complessivo L. 80,394,500.95

Questa spesa complessiva, posta a confronto colla somma approvata nel bilancio definitivo 1878 in L. 140,998,188.55, presenta una differenza in meno di L. 60,603,687.60.

Ma, oltrecchè non si tratta qui che di una prima previsione, si notò altresì nella suddetta Relazione, da noi riferita, che la maggior parte dell'accennata differenza non è che apparente, comprendendovisi partite che hanno in bilancio un'influenza *puramente figurativa*.

Volendo però conoscere le principali differenze che si riscontrano fra lo Stato di prima previsione pel 1879 ed il bilancio definitivo del 1878, notiamo:

A. — Nella parte *ordinaria:* 1. Una diminuzione di lire 21,875 nelle Spese generali, dovuta alla eliminazione dello stipendio e delle indennità di residenza al personale delle Miniere e cave, che ritorna sotto il ricostituito Ministero di agricoltura, industria e commercio; — 2. altra diminuzione di L. 155,455 per le stesse Miniere e cave, che passano, come si è detto, al ricostituito Ministero; — 3. un aumento di L. 46,856 per il personale del Genio civile, in seguito all'aumento decennale di stipendio per sessennio compiuto nel 1878; — 4. un aumento di lire 157,738.60 per le Strade, passando nel 1879 in definitiva manutenzione dello Stato chil. 279.371.02 di nuovi tronchi stradali, calcolata pure una diminuzione di L. 116,360.19 per chil. 178.130 di tronchi stradali, che nel 1879 passeranno a carico delle Provincie per l'apertura ed esercizio di ferrovie parallele; — 5. una diminuzione di L. 101,800 per le Acque, in seguito ad accurati studii fatti su questa spesa, e calcolato pure un aumento di L. 14,000 per spese eventuali d'opere idrauliche; — 6. nessuna differenza nelle Bonifiche, confermandosi le spese fisse in L. 123,000; — 7. un aumento di L. 260,547.45 per Porti, spiaggie e fari, sia per la escavazione e manutenzione ordinaria dei porti, sia per il servizio dei fari, e per sussidii per opere ai porti di 4ª classe; — 8. un piccolo aumento di L. 2,354 nelle Strade ferrate, per aumento del decimo sullo stipendio del personale di sorveglianza all'esercizio; — 9. un aumento di L. 145,791 pei Telegrafi, per aumento di personale in seguito all'apertura di nuovi Ufficii e di nuove

linee, e relative spese di esercizio; — 10. finalmente un aumento di L. 246,885 per le Poste, in seguito al progressivo sviluppo del servizio ed alla istituzione di nuovi Ufficii postali, che richiedono aumento di personale e di spese pel materiale, nonchè pel servizio postale e commerciale marittimo; calcolata pure la diminuzione di lire 50,000 per rimborsi alle Amministrazioni postali estere, in seguito ai diminuiti diritti di transito, dipendentemente dal recente Congresso internazionale di Parigi. —

Nelle partite di giro non c'è differenza, confermandosi le L. 323,357.43 per fitto di locali demaniali ad uso di Amministrazioni governative.

B. — Nella parte *straordinaria:* 1. Un aumento di L. 988,350.47 nelle Spese generali, calcolato l'aumento di L. 1,035,645.47 per lavori relativi al trasporto della Capitale da Firenze a Roma, e la diminuzione di lire 45,000 per la Carta geologica d'Italia, in seguito alla ricostituzione del Ministero di agricoltura, industria e commercio; — 2. un aumento di L. 850,100 per le Strade: calcolate specialmente L. 100,000 in più per la costruzione di un ponte sul torrente San Giovanni presso Intra (spesa ripartita); L. 300,000 pel miglioramento della strada di Cuneo, sulla nazionale da Cuneo a Ventimiglia pel Colle di Tenda (spesa ripartita); L. 80,000 per la costruzione di un ponte in muratura sul torrente Cordevole a Bribano-Belluno, sulla nazionale Bellunese (spesa ripartita); L. 100,000 pel completamento del 1° e 2° tronco del ponte di legno alla valle Malo, sulla nazionale del Tonale (spesa ripartita); L. 33,000 per ricostruzione di un ponte in muratura sul torrente Ruiniano-Belluno, sulla nazionale di Allemagna (spesa ripartita); L. 572,628 per costruzione e sistemazione della rete stradale nelle provincie napoletane (spesa ripartita); L. 33,000 per ricostruzione di un ponte in muratura sul torrente Santa Caterina di Pittinuri-Cagliari (spesa ripartita); e L. 500,000 per costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità (spesa ripartita): calcolate pure parecchie diminuzioni per spese cessanti, o per minore competenza fissata da leggi speciali; — 3. una diminuzione di L. 2,644,900 per le Acque, in causa di spese cessanti, o di minore competenza fissata per legge; — 4. una diminuzione di L. 271,700 per le Bonifiche, in causa di minore competenza fissata per legge, e di spese pel Consiglio direttivo di metereologia, passato sotto il ricostituito Ministero di agricoltura, industria e commercio; — 5. una diminuzione di L. 860,678.06 per Porti, spiaggie e fari, in seguito a spese cessanti, o per minore competenza: calcolati pure gli aumenti di L. 50,000 per la costruzione del porto di Bosa (spesa ripartita), di L. 145,000 per la costruzione del nuovo molo al porto di Girgenti (spesa ripartita), di L. 80,000 per la sistemazione del porto di Messina e relative banchine, di L. 29,000 per lavori di sistemazione al porto di Oneglia, di L. 20,000 per sistemazione di banchine al porto di Palermo, di L. 29,800 pel ponte di sbarco al porto Venere, di L. 25,240 pel prolungamento di palafitte al porto di Rimini, e di lire 22,000 per imbasamento al faro della Meloria (Livorno); — 5. sono confermate per le Strade ferrate le L. 230,000 per studii di nuove linee e sorveglianza tecnica di linee in costruzione, come si trovavano nel bilancio definitivo 1878; — 6. un aumento di L. 53,000 pei Telegrafi, in seguito all'impianto di posti semaforici per congiungere l'isola di Lipari colla Sicilia mediante l'isola di Vulcano, ed in causa di adattamenti agli Ufficii telegrafici di Palermo, Firenze e Milano; — 7. una diminuzione di L. 25,000 per le Poste, in causa di spesa cessante; — 8. e la diminuzione di L. 59,236,802 per Spese di costruzione di strade ferrate, cessandosi di riprodurre le partite già stanziate per la detta somma nel bilancio definitivo 1878, in attesa dei risultati del progetto di legge per le nuove costruzioni che si sta discutendo in Parlamento. —

Nell'allegato N. 18 troviamo poi il bilancio speciale dei prodotti e delle spese di esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia pel 1879, già accennato nella Relazione ministeriale e preparato dall'attuale Consiglio d'amministrazione.

Da esso risulta che i *Prodotti* vengono così calcolati:

| | |
|---|---|
| 1. Viaggiatori . . . . . . . . . | L. 40,475,000 |
| 2. Trasporti a grande velocità . . . | » 12,375,000 |
| 3. Id. a piccola velocità . . . | » 44,871,000 |
| 4. Prodotti diversi . . . . . . . | » 1,134,000 |
| Totale | L. 98,855,000 |

E le *Spese* sono calcolate come segue:

| | |
|---|---|
| 1. Spese generali . . . . . . . . | L. 3,899,000 |
| 2. Servizio della manutenzione . . . | » 12,687,000 |
| 3. Servizio del materiale e locomozione | » 21,492,000 |
| 4. Servizio del traffico . . . . . . | » 19,555,000 |
| 5. Fondo per le spese impreviste . . | » 1,750,000 |
| | L. 59,383,000 |
| 6. Conti correnti colle Società private . | » 3,572,000 |
| 7. Versamento al Tesoro dei prodotti netti dell'esercizio . . . . . . . . . . | » 35,900,000 |
| Totale come sopra | L. 98,855,000 |

*a)* In quanto ai *Prodotti*, troviamo nei suballegati, che nella 1ª categoria si calcolano: L. 37,919,000 per viaggiatori; L. 1,468,000 per trasporti per conto del Governo; L. 33,000 per convogli speciali; e L. 1,055,000 per introiti diversi; — nella 2ª categoria, L. 8,628,000 per merci e bagagli; L. 501,000 per numerario e preziosi; L. 2,583,000 per veicoli e bestiame; L. 278,000 per trasporti per conto del Governo; e L. 325,000 per introiti diversi; — nella 3ª categoria, L. 42,770,000 per mercanzie; L. 684,000 per veicoli e bestiame; L. 363,000 per trasporti per conto del Governo; e L. 1,054,000 per introiti diversi: — nella 4ª categoria, L. 233,000 per proventi di sedi stradali e fabbricati; L. 215,000 per telegrammi privati; e L. 686,000 per introiti diversi.

*b)* In quanto alle *Spese*, troviamo che nella 1ª categoria si calcolano: L. 130,000 per Consiglio d'amministrazione; L. 522,000 per Direzione dell'esercizio; L. 1,270,000 per Ragioneria centrale e Cassa; L. 553,000 per contributo alla Cassa-pensioni; L. 575,000 per imposte; lire 214,000 per sorveglianza governativa; e L. 635,000 per spese diverse d'indole generale; — nella 2ª categoria, L. 130,000 per ghiaia; L. 3,632,000 per materiale d'armamento; L. 100,000 per materiale stabile; L. 2,900,000 per mano d'opera per l'armamento; L. 550,000 per argine stradale e manufatti; L. 205,000 per chiusure e piantagioni; L. 700,000 per fabbricati; L. 3,070,000 per

sorveglianza delle linee; e L. 1,400,000 per personale e spese diverse; — nella 3ª categoria, L. 3,318,000 per condotta; L. 8,543,000 per combustibile; L. 296,000 per servizio dell'acqua; L. 3,945,000 per manutenzione delle locomotive e tenders; L. 20,000 per manutenzione di piroscafi e barche; L. 3,665,000 per manutenzione delle carrozze e carri; L. 1,280,000 per untura ed illuminazione delle locomotive e veicoli; e L. 425,000 per personale e spese diverse; — nella 4ª categoria, L. 900,000 pel servizio centrale; L. 2,243,000 pel servizio dei convogli; lire 14,000,000 pel servizio delle Stazioni e dei piroscafi; lire 876,000 per illuminazione e riscaldamento; L. 225,000 per telegrafi e segnali; L. 90,000 per indennizzo di perdite ed avarie; L. 1,221,000 per spese diverse (viglietti, nolo veicoli, manutenzione materiale e mobiliare, ecc.); — nella 5ª categoria, il fondo di L. 1,750,000 per spese impreviste è calcolato con facoltà di assegno ai diversi capitoli, secondo le circostanze. — Nella 6ª categoria è poi rappresentata la quota spettante alle Società concessionarie delle linee private sui prodotti dell'esercizio; e nella 7ª ed ultima categoria, la somma dei prodotti netti da versare al Tesoro nazionale.

Questi sono i calcoli preventivi del Consiglio di amministrazione delle linee dell'Alta Italia, ma vedremo poi come ed in quanto corrisponderanno alla realtà dopo la fine dell'esercizio 1879.

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI
### nel 1878

Dal discorso pronunciato dal Ministro d'agricoltura e commercio francese Teisserenc de Bort, in occasione della solenne distribuzione delle ricompense, crediamo opportuno di riferire il seguente brano, che serve a dare un'idea sommaria dei risultati ottenuti da questa Mostra mondiale e de' suoi caratteri particolari:

........L'Esposizione del 1878 ha preso proporzioni così considerevoli, ha richiesto il concorso di tante buone volontà, ha messo in evidenza tanti sforzi riusciti, tanti splendidi meriti, che nel giorno della festa dei premiati, i più vasti recinti sono divenuti insufficienti. Così, con nostro rincrescimento, abbiamo dovuto limitarci a proclamare collettivamente le ricompense: alla pubblicità, la cura di completare l'enumerazione che noi presentemente non possiamo fare.

L'Esposizione del 1878, riguardo al valore degli oggetti esposti, ha raggiunto pienamente il suo scopo.

Nel suo recinto, nulla v'è di cattivo e d'inutile. Nessun lato debole fa scomparire l'insieme; ogni esposizione parziale è istruttiva e degna d'essere particolarmente esaminata.

Se non abbiamo visto alcuna di quelle scoperte che suscitano la rivoluzione nell'industria, si è potuto constatare un notevole progresso nei meccanismi, nelle trasmissioni di movimento delle macchine, nei metodi di fabbricazione e nelle qualità generali dei prodotti.

Quanto all'agricoltura ed all'orticoltura, le vaste gallerie consacrate agli oggetti d'alimentazione ed ai prodotti del suolo, le esposizioni di fiori e di frutta, il concorso delle falciatrici, delle mietitrici e di altri utensili agricoli, nulla hanno lasciato a desiderare.

Le esposizioni speciali degli animali hanno presentato la più magnifica collezione di campioni scelti di tutte le razze utili all'uomo. Più di 6,000 animali, di razze cavallina, bovina, porcina, ecc., hanno attirato l'ammirazione degli uomini, che consacrano le loro cure a questo ramo importantissimo dell'albero della produzione nazionale.

Essi hanno potuto constatare, non senza orgoglio, che se l'arte dell'allevamento è dappertutto in progresso, le razze francesi, o divenute tali, competono oggidì, per la purezza delle forme e la bontà delle attitudini, colle razze più stimate degli altri paesi.

Al palazzo del Trocadero, le esposizioni retrospettive e antropologiche hanno fornito ai pensatori e agli storici materiali varii e preziosi, mentre presentavano al pubblico un quadro vivente dello stato della civiltà nelle varie età.

Nè meno gustata fu la novità dei concerti musicali. In molte sedute, il pubblico potè paragonare i capolavori delle varie epoche e dei diversi paesi alle composizioni più apprezzate del nostro tempo. Gli artisti d'Italia, d'Inghilterra, di Russia, di Spagna, del Belgio, di Svezia, d'Ungheria furono vivamente applauditi; gli orfeonisti, i concerti militari hanno ottenuto splendidi successi.

I più valenti organisti hanno rivaleggiato d'ingegno e provato ciò che possa uno strumento ammirabile nelle mani di un artista, che sa utilizzarne le incomparabili risorse.

L'Esposizione del 1878 s'è distinta sotto un altro aspetto. Essa ha segnato un passo notevole verso l'*universalità* inscritta sulla sua bandiera, allargando il campo nel quale erano esercitate le Esposizioni precedenti; essa ha completamente e metodicamente realizzati i tentativi parziali fatti altrove per rendere visibile il lavoro dell'intelligenza accanto ai prodotti materiali per lei sorti.

Al palazzo del Trocadero, in 47 Conferenze e 31 Congressi, uomini eminenti di ogni paese hanno riunito i loro sforzi per darci una vasta esposizione di tutte le conoscenze umane e preparare materiali preziosi per le legislazioni internazionali.

Messo di fronte a tanti lavori, a tanti meriti, il Giurì, incaricato di aggiudicare le ricompense, si è trovato in un grande imbarazzo. Come scoprire le opere più meritevoli in una mostra tanto perfetta? Come effettuare la classificazione relativa di prodotti che, per un ramo che noi potremmo accennare, richiedevano l'esame, l'apprezzamento di più di 30,000 campioni diversi?

Giovandosi della collaborazione di numerosi individui esperti, e non indietreggiando dinnanzi ad alcun sacrifizio, ad alcuna fatica, esso potè compiere la sua missione. E per noi riesce di viva soddisfazione il constatare in questo momento la cordialità, la buona armonia, che hanno contraddistinte tutte le sue deliberazioni; ed il riconoscere che in queste riunioni, composte d'uomini tanto distinti di tutte le nazioni, le rivalità di paesi furono dimenticate, per non ispirarsi che al sentimento del dovere e dei consigli della sana giustizia.

Se dunque le sue decisioni non hanno contentato tutti, non bisogna accusare che l'estrema difficoltà della missione, e l'impossibilità di evitare gli errori in una classificazione che comprende più di 60 mila rivali.

Del resto, tutti i reclami formarono argomento di un'istruzione particolare; e quelli che parvero fondati e ragionevoli, hanno avuto soddisfazione nella misura di quanto lo consentivano le circostanze.

Il Giurì ha conferito agli espositori:

571 diplomi d'onore,

123 gran premii,

2724 medaglie d'oro,

6580 id. d'argento,

9177 id. di bronzo,

9403 menzioni onorevoli.

Finalmente 270 medaglie o menzioni furono date ad un ugual numero di collaboratori.

In codesta distribuzione, in apparenza molto larga, pure si è dovuto non tener conto di molti sforzi, che pure richiedevano d'esser incoraggiati.

Io lo dissi or ora: tutti gli oggetti che furono ammessi all'Esposizione sono meritevoli d'esser considerati: essi non ci vennero che dopo aver subito un doppio esame, e il solo fatto dunque d'esserci venuti può indubbiamente esser considerato come un onore.

Quindi è che noi ci proponiamo di distribuire a tutti gli espositori una medaglia particolare, che constaterà la loro presenza all'Esposizione, e ne perpetuerà il ricordo nella loro famiglia.

D'altra parte, nulla fu omesso per ottenere che degli insegnamenti di questa grande opera approfittassero tutti quegli operaj, che potevano ricavarne un risultato.

Le Camere avevano già dato il segnale, votando crediti speciali per chiamare a Parigi gl'istitutori di Cantone e circa 5000 delegati di provincia.

Una ingegnosa combinazione ha permesso che si potesse dare a questi viaggi un grande sviluppo, e così si è giunti a portare al di là di 20,000 il numero delle persone che riuscirono ad essere esonerate dalle spese di viaggio e di dimora in Parigi per poter visitare l'Esposizione.

Nel dipartimento della Senna, i delegati delle diverse professioni dell'industria parigina hanno ricevuto gratuitamente dei biglietti settimanali; e delle stesse immunità fruirono anche gli operaj delegati degli Stati esteri. Inoltre esso distribuì alla Prefettura 500,000 entrate gratuite, affinchè questa le rilasciasse agli operaj delle diverse professioni. Infine, anche i soldati residenti a Parigi e gli Stabilimenti d'istruzione popolare furono esonerati dal pagamento dei diritti d'ingresso.

Nè si era mancato di prendere le più opportune disposizioni per ottenere che queste visite riuscissero il più possibilmente istruttive per gli operaj chiamati ad approfittarne.

Un gruppo d'uomini zelanti, pratici ed eruditi aveva accettato la missione di guidare e d'accompagnare gli operaj nei loro giri dentro l'Esposizione, fornendo loro spiegazioni particolari.

Noi speriamo in tal modo d'avere facilitate delle osservazioni feconde, mediante passeggiate che avrebbero potuto anche non soddisfare che la curiosità.

Fra qualche giorno, questo ampio campo di studii sarà chiuso; e allora vedremo, non senza stringimento di cuore, disperdersi tutte queste meraviglie, che, indipendentemente dal valore loro intrinseco, acquistavano anche un merito particolare dal loro ravvicinamento e confronto metodico e razionale.

Quest'opera compiuta a prezzo di sacrifizii tanto grandi, questo monumento degli sforzi creatori di parecchi milioni d'uomini, oggidì tanto animato, ritornerà fra poco in silenzio, e forse sarà destinato ad essere nuovamente distrutto.

In ogni modo, resteranno dell'Esposizione traccie incancellabili, sia nelle intelligenze, sia nei cuori; e queste traccie sono gl'insegnamenti che essa ci ha forniti, i germi del progresso sparsi nel mondo del lavoro, le idee utili messe in circolazione, i miglioramenti morali e materiali di cui sarà riuscita a rendere comune l'applicazione, i nuovi perfezionamenti di cui avrà ispirato il pensiero, e — risultato non meno prezioso — le relazioni di stima e d'amicizia che ha stabilito fra uomini che, in altro modo, non avrebbero avuto occasione di conoscersi, avvicinarsi, scambiare le loro idee, unire le loro intelligenze illuminate in una comune opera benefica.......

## Italiani premiati alla suddetta Esposizione.

Dall'elenco generale degli espositori italiani premiati, riferiamo quelli delle classi principali dei gruppi V e VI, che più da vicino riguardano gl'interessi a cui è dedicato il nostro giornale:

GRUPPO V. — **Industrie estrattive. Prodotti greggi e lavorati.**

Classe XLIII. — Prodotti delle miniere e della metallurgia.

*Medaglia d'oro*: Società carbonifera, Pienza — De Larderel conte F. e C., Livorno — Società anonima delle miniere, Malfidano. — *Argento*: Società degli asfalti, Letto Manoppello (Chieti) — Associazione delle miniere d'Iglesias (Cagliari) — Boutourlin conte D., Firenze — Ufficio geologico d'Italia (vedi cl. 16) — Curioni comm. G., Milano (id.) — De Stefani C., Pisa (id.) — Furse Brothers e C., Roma — Gastaldi B. Torino (vedi cl. 16) — Lotti dott B. e De Stefani (vedi cl. 16) — Mayer C. professore — Ponsard e Gigli, Firenze — Ponsi I. professore, Roma (vedi cl. 16) — Scarabelli Gomino Flamini I., (Id.) — Taramelli dott. F., (id.) — *Bronzo*: Cesena Sulphur Company limited — Civita C., Milano — Compagnia anonima del Bottino, Livorno — Cornelissen, Simonis e Weliens, Valtellina — De Poli fratelli, Vittorio — Devalle, Pelli e C., Torino — Pornara G. e C., Id. — Guggi G., Loglio (Como) — Mazzini Marchesi fratelli, Milano — Ottino cav. G, Torino — Società generale delle pietre litografiche di Diano Marina — Villa Pernice commendatore dott. A., Milano.

*Menzione onorevole*: Agostino G. B. e figlio, Torino — Bacot L., Lipari (Messina) — Barigozzi fratelli, Milano — Dellamare N. e C., Cesena — De Luca C. e figlio, Napoli — De Luca M., id. — Favretti P., Valdagno (Vicenza) — Gervasone G., Aosta (Torino) — Giorgi e Biscossi, Roma — Roselli A., Livorno — Seguenza I. professore, Messina — Società industriale italiana, Roma — Società delle miniere di Poggio-Alto — Società delle miniere sulfuree di Romagna, Bologna — Società generale degli zolfi, Brescia.

Classe XLIV. — Prodotti delle culture forestali e relative industrie.

*Medaglia d'oro*: Direzione dell'Agricoltura, Roma — *Argento*: Foresta reale ed imperiale, Cosentina — *Bronzo*: Galanti Antonio e C., Parma.

GRUPPO VI. — **Strumenti e processi delle industrie meccaniche.**

Classe L. — Materiali e processi delle miniere e della metallurgia.

*Medaglia d'argento*: Società Asfalteina. — *Bronzo*: Guzzi P. e Ravizza V., Milano — Sinopoli F., Catania — *Menzione onorevole*: Florio comm. J., Palermo — Mattioda G., Pinerolo — Società di Monteponi.

Classe LI. — Materiali e processi delle coltivazioni rurali e forestali.

*Medaglia d'argento*: Tomaselli G, Cremona. — *Bronzo*: Avanzi A., Piacenza — Biggi G. e C. id. — Candiani E. e C., Sesto Calende — Tardioli M, Piticchio d'Acervia. — *Menzione onorevole*: Abeni, Binetti, Guarneri, Brescia — Boriani E. e Ottani G, Porretta — Carelli L., Voghera.

Classe LII. — Materiali e processi delle officine agrarie e delle industrie alimentarie.

*Medaglia di bronzo*: Toselli G. B., Parigi. — *Menzione onorevole*: Lezza S., Parigi — Poggioli E., Bologna — Schinini G., Pisa.

Classe LIV. — Macchine ed apparecchi di meccanica generale.

*Medaglia d'oro*: Chiazzari de Torres, Torino — *Argento*: Fonderia Oretea del comm. Florio, Palermo — Ministero delle finanze, Roma — *Bronzo*: Bosisio P e C., Milano — Ciotti E., Palermo — Ferrero V., Firenze — Odero N., Sestri Ponente — Roncalli A., Bergamo. — *Menzione onorevole*: De Maria, Napoli — Goria C., Ancona — Milesi A., Milano.

Classe LVI. — Materiale e processi della filatura e della corderia.

*Medaglia di bronzo*: Bellamore Luxardo e figli, Santa Margherita Ligure (Genova) — Schelling, Baveno (Novara) — *Menzione onorevole*: Battaglia, Luino (Como) — De Filippi e fratelli, Trapani — Sassi, Imola — Arsenale di Torino.

Classe LVII. — Materiali e processi della tessitura.

*Medaglia di bronzo*: Odero, Genova.

Classe LVIII. — Materiali e processi della cucitura e fattura del vestimento.

*Menzione onorevole*: Baldi, Firenze — Desireau, Firenze — Manifatture d'equipaggiamento militare, Torino.

Classe LXI. — Macchine, strumenti e processi usati in diverse industrie.

*Medaglia d'argento*: Michela G. e di Pietro, Ivrea. — *Menzione onorevole*: Borello fratelli, Asti.

Classe LXII. — Lavori del carrozzaio e del carradore.

*Medaglia d'oro*: Sala C., Milano — *Argento*: Belloni F., Milano — Locati A., Torino — *Bronzo*: Mainetti F., Milano — Ponzini C. L. fratelli, id. — Schiavetti A. Vicenza — Franchini collaboratore dello Stabilimento Locati. — *Menzione onorevole*: Savatiere Giuseppe, Fiorini M., Bologna.

Classe LXIII. — Lavori del bastaio e del sellaio.

*Medaglia d'oro*: Officina forniture militari, Torino — *Menzione onorevole*: Masetti Ulisse, Bologna.

Classe LXIV. — Materiale delle ferrovie.

*Medaglia d'oro*: Società delle Ferrovie Meridionali. — *Argento*: Società Ferrovie Alta Italia — Ingegnere Lanino — Società delle Ferrovie Romane — E. Corsiglia, Genova — G. Herzog, Roma — Martorelli comm. F., Roma — Organo G., Padova — Perratone C., id. — *Bronzo*: Mazza e Chiazzari, collaboratori Ferrovie Alta Italia.

Classe LXV. — Materiale e processi della telegrafia.

*Gran diploma d'onore*: Direzione generale dei telegrafi — Ministero della R. Marina. — *Medaglia d'argento*: Comm.re Pellegrini, collaborazione telegrafi, — *Bronzo*: Lucchesini A. Firenze — Vianisi marchese L., ispettore telegrafi, Messina — Roncalli (vedi classe 54). — *Menzione onorevole*: Pardon L., capo-officina telegrafi Alta Italia, Milano — Sommatis di Mombello, Firenze.

Classe LXVI. — Materiale e processi del Genio civile, dei lavori pubblici e dell'architettura.

*Gran diploma d'onore*: Ministero dei lavori pubblici. — Principe Alessandro Torlonia, Roma. — *Medaglia d'oro*: Cottrau ing. A., Napoli — Brisso ing. collaboratore dei lavori del Lago Fucino — Laboratorio meccanico di marmi di Caprino, (Verona) — Direzione generale ponti e strade — Direzione generale ferrovie — Direzione generale opere idrauliche — Commissione del Tevere — Commissione del Po — Canali Cavour — Strade ferrate Alta Italia — Strade ferrate Meridionali — Commendatore Canevari — Raccolta delle pubblicazioni e scritti diversi degli ufficiali del Genio civile — Porta, Milano — Sancholle-Mouraux, Lucca — Direzione dell'Agricoltura — Società italiana per cementi idraulici. — *Argento*: Carrera P., Torino — Cottrau A., Napoli — Ciccaglia Lodovico, marmi artificiali — De Croppi, Pallanza — Della Casa, Baveno — Lega industriale veronese — Martinori Edoardo, Roma — Papadopoli Angelo — Società anonima romana per l'estrazione ed il commercio di marmi, Roma — Società Marmi, Firenze — Tardy, Galopin, Süe e Jacob, Savona — Società bonifiche ferraresi — Id. Id. Valli veronesi — *Bronzo*: Delange, Napoli — Pepi B., Siena — Punzi A, Salerno — Rincò G. P., Padova — Vago P. F., Milano — Zari e Comp.. Milano. — *Menzione onorevole*: Ciani C, Firenze — Fontana I. A. fratelli e figli, Torino — Frollo G. C., Mestre — Mattei I., Seravezza — Morosini e fratelli, Milano — Oberholtzer F., Roma — Pepi U., Siena — Recchi N., Norcia — Società anonima per la fabbricazione cementi, Reggio (Emilia) — Taiani, G., Salerno — Tomei Alibani F., Pietrasanta — Zari e Comp., Milano.

Classe LXVII. — Materiale della navigazione e del salvataggio.

*Medaglia d'argento*: Fratelli Orlando, Livorno — Fratelli Tixi, Genova. — *Bronzo*: Ministero della Marina — Ciotti Razzetti G., Camogli — Toselli G. B., Parigi. — *Menzione onorevole*: Bonificio padre e figli, Castellammare — Calcagni A., Savona — Calcagni B., Savona — Cialdi comm. V., Roma — D'Alessandro B., Parigi — Vallino P., Varazze.

Classe LXVIII. — Materiale e processi dell'arte militare.

*Gran diploma*: Ministero della marina, Roma — *Medaglia d'oro*: Laboratorio forniture militari, Torino — R. Istituto topografico, Firenze — *Bronzo*: Colonnello Nicco G., Terni. — *Menzione onorevole*: Barbanti S., Modena — Gilardini G., Torino — Marelli Sante, Milano — Moiraghi A., Torino — Generale Primerano Domenico, Roma.

# Nostre Corrispondenze

LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE.

Roma, 5 novembre.

La Commissione parlamentare per l'esame del disegno di legge sulle costruzioni ferroviarie ha compiuto i suoi lavori, ed è giustizia il riconoscere che cercò d'introdurvi assai miglioramenti con lunghi studii ed ampie discussioni. Se le risultanze corrisponderanno allo zelo ed all'amore delle intenzioni, lo diranno prossimamente l'opinione pubblica e il voto del Parlamento, che dovrebbero sempre formare una sola voce in perfetta armonia, ma sfortunatamente invece emettono spesso note dissonanti.

I giornali politici della Capitale e delle provincie non mancarono, in questi giorni, d'andare alla caccia di notizie relative all'importante soggetto, e molte ne comparvero in queste o quelle colonne. Ma, come è naturale, nessun diario ha detto nè tutto, nè mezzo, avendo soltanto di mira l'immediato interesse dei propri lettori; e come è facile l'immaginare, trattandosi di materia speciale, vennero anche pubblicate di molte inesattezze.

Ma lo scrivere al *Monitore delle Strade Ferrate* costituisce per me un titolo particolare, che mi obbliga alla massima correttezza d'informazioni, e sciolgo appunto oggi il mio debito, riepilogando, correggendo e aumentando tutte le edizioni precedenti.

Gl'impiegati dello Stato, io penso, concepiranno grande invidia per le sorti delle ferrovie, affidate ad una Commissione la quale si mostrò tanto larga di promozioni di classi e di nuove nomine: una sola punizione venne inflitta, un degradamento dalla 2ª alla 3ª categoria del

tronco Battipaglia-Porto-Castrocucco, in seguito alle modificazioni convenute sulla linea litoranea Eboli-Reggio.

Si mantennero dunque nella 1ª categoria, a spesa totale dello Stato, le linee Novara-confine svizzero presso Pino, e Roma alla ferrovia Aquila-Sulmona, essendo scomparse Rocca Palumba alla linea Caltanissetta-Santa Caterina e Caldare-Canicatti, per la cui costruzione intervenne un apposito progetto di legge.

La Faenza-Firenze dalla 2ª categoria, col concorso delle Provincie e dei Comuni per 1[10 della spesa, divenne Faenza-Pontassieve, per ragioni economiche e militari, che non ho nè tempo, nè spazio di esporvi oggi; e vi fece passaggio dalla 3ª la Terni-Rieti-Aquila.

Alla 3ª categoria, da costruirsi dallo Stato col concorso delle Provincie e dei Comuni interessati per 2[10 della spesa, vennero trasportate dalla 4ª: la linea d'accesso al Sempione sino a Domodossola; la Parma-Brescia-Iseo; la Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramaz. Lavezzola-Lugo); la Macerata-Civitanova; la Ascoli-San Benedetto; la Teramo-Giulianova; la Campobasso-Termoli; la Salerno-San Severino; la Benevento-Avellino; la Taranto-Brindisi; e la sovraindicata Battipaglia-Porto-Castrocucco dalla categoria 2ª, per provvedere nel miglior modo agli interessi della valle del Cilento, che invoca da anni ed anni la Eboli-Reggio per essere tolta dal dannosissimo isolamento ferroviario in cui si trova. Vi furono poi aggiunte di sana pianta le linee da Cosenza a Nocera Tirrena, della spesa presunta di L. 11,044,000; e dalla Marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro, della spesa di 10 milioni, comprese nell'allegato ministeriale fra le linee che avrebbero potuto costruirsi in avvenire per l'ulteriore completamento e perfezionamento della rete ferroviaria del regno. Per la Treviso-Belluno, già compresa nella 3ª categoria, venne preferito il tracciato Treviso-Feltre-Belluno.

Finalmente nella 4ª categoria presero posto l'Airasca-Cavallermaggiore; la Mestre-San Donà-Portogruaro; la Legnago-Finale; la Lucca-Viareggio, divenuta Lucca-Pietrasanta; dalla Stazione di Frascati alla città; la Velletri-Terracina; la Fiumara d'Atella-Avellino; la Gioia-Ponto Santa Venere, e la Sparanise-Carinola-Gaeta, che appartenevano alla 5ª. Inoltre anche a questa furono aggiunte, togliendole dall' *elenco dell' avvenire*, la Caianello-Isernia e la Lecco-Como.

Una fra le linee più importanti e discusse fu, come sapete, l'Eboli-Reggio, causa la minacciosa tenacità e vivacità delle popolazioni contendenti per la linea litoranea e la linea interna. Di maniera che, per conciliarle, sembra non siasi saputo trovare di meglio all'infuori del costrurre, quasi quasi, entrambe le linee, ammettendo la variante del tronco Buccino-Policastro in val di Diano, che stava anch'esso fra le eventuali ferrovie di complemento, e rendendosi necessarie per giunta le due traverse sopra accennatevi da Cosenza a Nocera Tirrena, e da Catanzaro allo stretto Veraldi.

Ne deriva dunque, giudicando anche solo ad occhio e croce, un aumento di spesa di qualche diecina di milioni per l'Eboli-Reggio in particolare, e d'un duecento milioni almeno complessivamente, cosicchè si giunge alla bagattella di un miliardo! Vero è che la Commissione, invece d'ingrossare le annualità, le ha accresciute di numero, portandole da 15 a 18.

Della Cassa ferroviaria destinata a provvedere i fondi necessarii, v'intrattenni già sommariamente da parecchio tempo, e vi ritornerò sopra al momento opportuno.

---

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò il progetto d'un ponte a travate metalliche e fondazioni pneumatiche sul torrente Mezzola in provincia di Como, presentato dalla Ditta Tardy-Galopin-Süe e Jacob di Savona; inoltre il disegno per lavori di difesa al froldo Pole-Croce sulla destra del Po, sopracorrente a Sermide, in provincia di Mantova.

Un ulteriore prolungamento dei moli guardiani del porto-canale di Rimini; un progetto di massima della Società delle Romane per l'ampliamento della Stazione di Cancello, e parecchie costruzioni di strade provinciali, ottennero altresì l'approvazione delle due Sezioni separate del Consiglio medesimo.

B.

---

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Col treno diretto di questa mane, *in partenza da* Torino alle 9.40 per Firenze e Roma, *venne ripristinato* il regolare servizio su tutti tre i binarii al punto della rotta della Bormida, presso Alessandria.

---

Quanto prima si riapriranno, sotto la presidenza del comm. Biglia, ispettore del Genio civile, le conferenze tenutesi l'anno scorso e nei primi mesi del corrente, per istudiare la unificazione dell'armamento e di tutto il materiale fisso e mobile delle varie ferrovie italiane. Tra gli scopi prefissi a codeste conferenze vi ha pur quello di studiare il materiale ruotabile anche sotto l'aspetto militare, in modo da renderlo contemporaneamente adatto al servizio del pubblico, del commercio e delle truppe, compresi i servizii d'ambulanza e di trasporto di viveri.

---

Nella conferenza che si terrà l'8 corr. in Milano, tra il Commissario militare tenente-colonnello cav. Di Lenna ed i rappresentanti dei varii Servizii della 1.a e 3.a divisione delle Ferrovie dell'Alta Italia, si prenderanno i necessarii accordi per una Convenzione che regoli l'esercizio dei due binarii militari, l'uno fra la Stazione di Torino (P. S.) e l'Arsenale d'artiglieria, e l'altro fra la Stazione di Spezia e quell'Arsenale marittimo.

---

In relazione ai decreti del Ministero dei lavori pubblici, con cui furono approvati i progetti presentati dalla cessata Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia per la costruzione di quattro travate metalliche, della complessiva lunghezza di circa m. 60, per sovrapassaggio nel tronco di diramazione dalla Stazione di Como al Lago, sappiamo che fra giorni si aprirà

la gara per l'appalto della costruzione delle dette travate.

---

A rendere più facile agl'industriali ed ai commercianti di poter concorrere alle forniture che possono occorrere all'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, l'Amministrazione medesima ha disposto che d'ora innanzi i campioni degli oggetti da fornirsi sieno depositati in qualunque luogo trovisi un magazzino o deposito di sua spettanza.

---

Ci scrivono da Roma che, in seguito al Decreto Reale del 30 settembre scorso, con cui furono approvati gli statuti della Società anonima sicula occidentale per la costruzione ed esercizio dei 200 chil. circa della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani (V. sotto le *Notizie ferroviarie italiane)*, si è riunito per la prima volta in Roma il Consiglio di amministrazione della detta Società, così composto:

Principe di Carini. — Comm. Alfredo Cottrau. — Comm. Ignazio Florio. - Comm. D. Gallotti. — Principe di Paternò Moncada. — Marchese di Pietracatella. — Visconte di Seraincourt. — Signor Carlo Wallut.

La direzione della Società fu affidata a due Consiglieri delegati, comm. D. Gallotti ed ing. comm. Alfredo Cottrau, e si sono già prese tutte le disposizioni per il pronto eseguimento dei lavori, del resto già incominciati dall'appaltatore generale sig. Lescanne Perdoux, in base agli studii dell'ing. Parato.

---

L'on. comm. Grimaldi, Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, ha diretto ai Prefetti del Regno la seguente circolare:

Con circolare del 14 febbraio ultimo scorso, si fecero vive raccomandazioni agli Ufficii tecnici dipendenti da questo Ministero, onde andassero cauti nel rilasciare certificati di idoneità per concorso ai pubblici incanti, affine di ovviare agli inconvenienti pur troppo verificatisi, che cioè individui, quantunque forniti di tali attestati, pure alla prova dei fatti si dimostrarono incapaci di condurre a buon fine le imprese assunte, sia per deficienza di cognizioni tecniche, sia per abituale negligenza, non disgiunta talvolta da soverchia tendenza ai litigii.

Ora, pel disposto dell'articolo 2, lettera B, del Capitolato generale dei lavori pubblici di conto dello Stato, approvato con decreto ministeriale 31 agosto 1870, la facoltà di rilasciare tali certificati si estende agli ingegneri privati, purchè però siano confermati dal Prefetto o Sottoprefetto. Quindi io debbo richiamare l'attenzione di codesta Prefettura e delle dipendenti Sottoprefetture a che, pria di vidimare i certificati di tale natura, assumano informazioni, tanto sugli ingegneri privati i quali emettono i certificati, quanto sugli individui a di cui favore si rilasciano, ed acquistino la certezza che i primi, per opere già dirette, abbiano riconosciuta la idoneità e la capacità dei secondi, e questi sieno a sufficienza sperimentati in imprese già compiute.

Non dubito poi che i signori Prefetti e Sottoprefetti vorranno prestare a questo Ministero il loro cortese e valido concorso, onde fargli raggiungere lo scopo che con la presente si prefigge.

*Per il Ministro*, B. Grimaldi.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.** — La *Gazz. Uff.* del 29 ottobre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 30 settembre a. c., controfirmato dal ministro Seismit-Doda:

Visti gli atti costitutivi e lo statuto della Società, avente a scopo la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo per Marsala a Trapani, costituitasi in Roma col nome di *Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani*, colla durata di 99 anni decorrendi dalla data del presente Decreto, e col capitale nominale di lire 12,000,000, diviso in n. 24,000 azioni da L. 500 ciascuna;

Visto l'articolo 20 della Convenzione 19 maggio 1863, approvata con legge 25 agosto stesso anno, n. 1440, che accordava al Governo la facoltà di fare per Decreto Reale, entro 4 anni dalla promulgazione della legge, la concessione dell'accennata ferrovia da Palermo a Marsala e Trapani, alla condizione determinata dall'art. 26 della Convenzione stessa;

Visto l'articolo 22 della legge del 28 agosto 1870, n.° 5858, che rinnovò al Governo la facoltà datagli colla legge del 1863, di concedere la costruzione e l'esercizio della strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani, sia al Consorzio delle provincie interessate, sia ad altri, con che l'onere proveniente alla Finanza non fosse maggiore di quello che risultava dalla esecuzione del sopraccitato articolo 20 della Convenzione 19 maggio 1863;

Vista la Convenzione sottoscritta in data 25 agosto 1874 dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici per l'Amministrazione dello Stato, e dal signor comm. Salesio Balsano per il Consorzio delle due provincie di Palermo e di Trapani, per la concessione a detto Consorzio di una strada ferrata da Palermo a Marsala e Trapani;

Vista la Convenzione stipulata in Roma al 12 luglio 1876 fra il comm. Salesio Balsano, rappresentante il Consorzio delle due provincie, e Nicola Lescanne Perdonx, presidente della Società di Parigi, *Caisse des Travaux*, colla quale il Lescanne si obbliga a costituire una Società che assume la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Palermo a Marsala e Trapani, col correspettivo della sovvenzione chilometrica promessa dal Governo, in conformità dell'articolo 26 della legge 25 agosto 1863 e di quella del Consorzio interprovinciale;

Uditi il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Sulla proposta del Ministro del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Art.* 1. — La Società anonima per azioni nominative, denominata *Società della Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani*, costituitasi in Roma con l'atto pubblico del 3 settembre 1878, rogato dal notaio Giuseppe Garroni, al n. 2083 di repertorio, è autorizzata, ed il suo statuto, quale è allegato nell'atto costitutivo predetto, è approvato salve le modificazioni seguenti:

*A)* Il secondo paragrafo dell'art. 4, che comincia colle parole: « Nel caso di acquisto di altre concessioni, ecc., ecc., » è soppresso;

*B)* L'art. 7 è riformato nel modo seguente:

« *Art.* 7. Fino a quando non sarà stato completato il versamento dell'intero valore nominale delle azioni, la proprietà di esse risulterà dalla loro iscrizione nominativa sui registri sociali, e sarà trasmessibile per via della dichiarazione prevista dall'art. 150 del Codice di commercio; »

*C)* Nell'articolo 8, alle parole: « quinto decimo », sono sostituite le parole: « dello intero capitale sociale; »

*D)* Nell'articolo 10, primo paragrafo, sono soppresse le role: « al latore; »

*E)* Nell'articolo 13 sono soppresse le parole: « potendo il detto numero, ecc., ecc., » fino alla fine;

*F)* Nell'articolo 14 le parole: « quando per qualunque causa uno o più amministratori, ecc., ecc., » sino alla fine dell'articolo (le quali parole costituiscono il secondo e terzo paragrafo dell'articolo stesso) sono soppresse, ed è sostituita la disposizione seguente: « Nel caso in cui alcuno

dei consiglieri cessasse dall'ufficio prima del termine, per dimissione o per causa di permanente impedimento, entreranno in carica i consiglieri supplenti, che dall'assemblea generale dovranno essere eletti in numero di due contemporaneamente all'elezione dei consiglieri ordinarii. Il maggior numero di voti conseguito da ciascun consigliere supplente, e in caso di uguaglianza la maggiore età, determina la precedenza per l'entrata in carica. Se, non ostante l'entrata in carica di tutti i supplenti, il numero dei componenti il Consiglio si riducesse alla metà, dovrà immediatamente essere convocata l'assemblea generale per procedere alla nomina dei consiglieri mancanti: »

*G)* Al secondo paragrafo dell'art. 21, che comincia colle parole: « esso può conferire ecc. ecc., » è sotituito il seguente: « Il Consiglio, sotto la propria responsabilità, può conferire facoltà determinate a procuratori, delegati od altri mandatarii, che rappresentino legalmente la Società in quegli affari speciali, e per quelle incombenze in cui la necessità e l'interesse dell'Amministrazione ciò richiede; »

*H)* In fine dell'articolo 25 sono aggiunte le parole seguenti: « Esso però non potrà esercitare più di trenta voti, qualunque sia il numero delle azioni che possegga, tanto in proprio, che come mandatario; »

*I)* L'articolo 44 è soppresso;

*K)* Al primo paragrafo dell'art.° 45, che comincia colle parole: « Le controversie anzidette, ecc., » è sostituito il seguente: « Salvo il ricorso alla competente Autorità giudiziaria, le controversie fra i soci o fra taluno di essi e i consiglieri di Amministrazione, sempre che dipendessero dal presente statuto, saranno prima rimesse al giudizio di arbitri amichevoli compositori.

« Gli arbitri saranno eletti ecc., ecc. »

*Art.* II. — La Società contribuirà nelle spese degli Ufficii di ispezione per L. 300 annuali, pagabili a trimestri anticipati.

**Ferrovia Ceva-Oneglia-Porto Maurizio** — Il Consiglio provinciale di Porto Maurizio, per iniziativa del cav. avv. Massabò, ebbe a prendere in considerazione, nello scorso mese di agosto, ed a raccomandare al Governo la linea Ceva-Oneglia-Porto Maurizio. I Municipii di Porto Maurizio ed Oneglia hanno testè, alla loro volta, prese delle analoghe deliberazioni.

Nella seduta del 28 ottobre p p., il Consiglio comunale di Oneglia, dietro proposta del cons. Silvio Bruno, votava ad unanimità un lungo ordine del giorno, di cui ci limitiamo a riferire le conclusioni:

« Per queste considerazioni:

« Fa voti al Governo, onde nel progetto di legge relativo alle nuove costruzioni ferroviarie, sia compreso il tronco ferroviario da Ceva a Oneglia e Porto Maurizio, studiato e progettato dall'ing. Giordano;

« Si dichiara pronto a concorrere all'esecuzione di questo tronco, con quella somma da determinarsi, e che importerà la categoria, a cui questo stesso tronco verrà ascritto;

« Nomina un Comitato, che si metta immediatamente in rapporto col deputato del Collegio, colle Provincie e Comuni interessati, allo scopo di tutti insieme adoperarsi efficacemente, affinchè il tronco suddetto sia accolto e compreso nel progetto di legge delle nuove costruzioni ferroviarie surricordato ».

— Ecco pure la proposta Massabò, adottata dal Consiglio comunale di Porto Maurizio sullo stesso oggetto:

« Che si faccia instanza al Governo perchè, tra i progetti di nuove linee da costruirsi, che stanno per presentarsi al Parlamento, vi sia pure compreso quello di una linea, da un punto intermedio fra Porto Maurizio, Oneglia e Ceva di Piemonte; dichiarando che il Comune è disposto a concorrere proporzionatamente nella spesa, e nominando un Comitato che si curi della sollecita spedizione della pratica presso il Governo ».

A comporre il Comitato, dal Consiglio comunale di Porto Maurizio furono chiamati i signori Massabò avv. cav. Vincenzo, Fabre cav. Lorenzo, Gandolfo cav. G. B., Rambaldy cav. Eugenio, e Salvo Maurizio.

**Tramway Roma-Tivoli.** — La *Libertà* dice che in questi giorni ebbe notizia che ben presto i lavori per questo *tramway* saranno ripresi. Dal Belgio è arrivata gran quantità di ferro. L'Impresa costruttrice confida di poter arrivare al termine del lavoro in un paio di mesi o tre; sicchè, se nulla accade in contrario, ad anno nuovo andremo a Tivoli col *tramway*.

**Tramway di Firenze** — Leggiamo nella *Nazione*: Il 26 ottobre p. p. ebbe luogo l'adunanza del Comitato promotore della Società anonima del *tramway* Firenze-Prato e Poggio a Caiano, e ne furono approvati gli statuti da presentarsi all'assemblea generale.

Il capitale fu stabilito in L. 1,350,000 in oro, diviso in 5400 azioni di L. 250 l'una, delle quali 1800 restano ancora da offrire alla pubblica sottoscrizione, che principiò al 1° corrente in Firenze e nelle principali città d'Italia.

Il Comitato promotore è composto come segue:

*Presidente* comm. Borg del Balzan — *Segretario* cav. G. M. Tommasi — Adolfo Carion, console del Belgio — Cav. Oreste Ciampi, consigliere delle Strade Ferrate Romane — Alfredo Dixon, della ditta Brown Bayly Dixon in Scheffield (Inghilterra) — H. G. Huntington, vice-console degli Stati Uniti.

**Tramway Monza-Casatenuovo-Monticello-Barzanò** — Leggesi nel *Sole*:

Domenica scorsa ebbe nuovamente luogo una riunione dei proprietarii ed interessati per il nuovo *tramway*, progettato dall'egregio ingegnere Del Mayno, nella quale si nominò il Comitato promotore. Riescirono eletti ad unanimità di voti i signori:

Nobile Luigi Greppi, presidente — Conte Gian Luca della Somaglia, deputato al Parlamento — Cav. Giuseppe Chiesa — Luciano Manara — Giuseppe Lattuada — Galli Enrico — Marchese Emanuele d'Adda — Galliani Attilio-Greppi nobile Gabriele — Tommaselli cav. Cesare — Bolter ragioniere Gaetano — Longhi Virgilio — V. Pasqua conte Pietro — Ing. Gaetano Colombo — Nobile Agostino Casati — Lorenzo Daelli — Cav. Manfredo Camperio — Cav. Giuseppe Ferrario, sindaco di Monza — Gaetano Vimercati — Cav. Bergomi, assessore municipale di Monza.

Certamente questi nomi bastano ad assicurare l'impresa.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazz. Ticin.*, del 30 ottobre, reca:

La votazione popolare nel Cantone di Zurigo sulla sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo, tenutasi domenica scorsa, diede i seguenti risultati: 30,001 voti si dichiararono per l'accettazione della legge, e 16,126 voti per il rifiuto.

— La *Gazzetta Ticinese*, del 4, aggiunge:

Le firme raccolte nel Cantone di Vaud per chiedere il *referendum* sulla legge dei sussidii ai passi alpini, erano al 31 ottobre 31,184. È noto che per ottenere la votazione popolare abbisognano soltanto 30,000 firme.

— Una corrispondenza da Göschenen alla *Neue Zuricher Zeitung* riferisce che tutto il personale della Cassa della Impresa del tunnel del Gottardo venne cambiato, e che il 20 ottobre si è proceduto all'arresto del cassiere principale.

Il *Journal de Genève* dice, dal canto suo, che l'Impresa del tunnel si accorse che il suo cassiere a Göschenen commetteva delle irregolarità nei pagamenti agli operaj, benchè da parte di costoro non vi fossero reclami.

Venne fatta immediatamente una inchiesta, in seguito alla quale il cassiere venne tradotto in prigione.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 40, dal lato di Airolo m. 30.90; in totale m. 70.90, e in media giornaliera m. 10.15.

**Ferrovie francesi.** — Un telegramma da Parigi, 4, dice che il Ministro dei lavori pubblici ha aperto delle trattative coi rappresentanti delle grandi Compagnie ferroviarie della Francia per retrocedere completamente ad

esse tutte le linee, delle quali lo Stato assumeva la costruzione e l'esercizio.

**Ferrovie austriache** — Col 1880 cesserà l'esenzione dall'imposta sulla rendita, ch'era stata finora accordata dal Governo austriaco alla Società delle Lombarde. Benchè non sia perduta la speranza di vedere prorogato cotesto favore, bisogna pur tener conto del danno che potrebbe risultarne per gli obbligazionisti.

La detta imposta, che colle addizionali è di 18.17 p. 0[0 in Austria e di 14 p. 0[0 in Ungheria, cade sopra una cifra almeno di 32 milioni di rendita. Sarebbe dunque, sempre nelle ipotesi più favorevoli, una ritenuta 1 fr. per Obbligazione. Queste non riscuoteranno quindi annualmente più di fr. 12.80.

**Ferrovie russe** — La questione della congiunzione delle ferrovie della Vistola con quelle della Galizia è ora sottoposta all'esame di una Commissione speciale, la quale avrebbe, a tale proposito, emesso un voto contrario a quello del primitivo progetto. Perciò, in luogo della costruzione di una congiunzione laterale da Lublino a Tomaschew, per dove le linee russe sarebbero poste in comunicazione con Leopoli, si preferirebbe collegare direttamente Lublino a Yaroslavi in Galizia.

La decisione finale spetta naturalmente all'Autorità superiore, la quale dovrà pronunciarsi sui due tracciati.

— Il Ministero delle vie di comunicazione esamina in questo momento il progetto di costruzione d'una nuova linea di ferrovia al Caucaso. La linea da Vladikavkas-Tiflis sarebbe condotta per la linea di Petrovsk-Derbent-Bakou, e circonderebbe così la massa del Caucaso, ch'è pressochè insuperabile. Riescirebbe molto costoso l'aprire un tunnel in codeste montagne, ed anche con tal mezzo il passaggio del Caucaso presenterebbe ancora dei pericoli. Pare che i lavori di esplorazione tecnica della linea Vladikavkas-Bakou-Tiflis sieno già terminati.

**Accidente in Russia.** — Scrivono da Grodno alla *Voce russa*, che lo scorso sabbato, sulla linea di Varsavia accadde uno sviamento d'un treno di mercanzie, che andava a Pietroburgo, e che era composto di 30 vagoni carichi. Di essi, quattro rimasero schiacciati e sei ridotti inservibili. Il capo-conduttore e un conduttore ordinario rimasero feriti.

**Ferrovie spagnuole** — I lavori della linea diretta da Madrid a Ciudat-Real, per la totale lunghezza di 170 chilometri, furono incominciati nel settembre 1877, ed ora trovansi avanzati al punto, che la locomotiva potè percorrere tutta la linea, servendosi dei ponti provvisorii costrutti per la traversata del Manzanares e della Guadiana. Quanto al ponte sul Tago, esso è già definitivamente costrutto.

# Notizie Diverse

**Opere di rimboscamento** — La *Libertà* annuncia che dal Ministero d'agricoltura e commercio sono state emanate, in questi giorni, le necessarie istruzioni agli Ispettori forestali, affinchè siano iniziate con sollecitudine le opere di rinvestimento dei nostri monti, in quelle provincie dove non sono stati intrapresi ancora i lavori di rimboscamento a cura dei rispettivi Comitati.

Il Ministero, molto opportunamente fa conoscere che non dissente da accordi, in virtù dei quali l'Amministrazione forestale assuma l'obbligo di rimboscare il terreno e di restituirlo al proprietario dopo un determinato numero di anni, quando sia accettata la condizione di conservare a bosco il terreno stesso.

I concorsi a premii per opere di rimboscamento, la preparazione a cura degli ufficiali forestali degli analoghi progetti, entrano pure nel programma del Governo, il quale soprattutto, meglio che l'azione diretta, preferirà d'incoraggiare ed aiutare l'iniziativa privata. E siccome fra i mezzi d'incoraggiare i rimboscamenti è la concessione gratuita di giovani piante, così il Ministero raccomanda agli Ispettori forestali gli studii per l'impianto di appositi vivaj.

**Concessioni di derivazione d'acqua** — Con R. Decreto 8 settembre scorso (*Gazzetta Ufficiale* del 29 ottobre p. p.), è concessa facoltà agli individui, alle Società ed alle Ditte commerciali indicate nell'unito elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 12 concessioni, di cui 8 concessioni d'acqua per forza motrice, 2 idem per irrigazione, 1 idem per usi industriali, ed 1 concessione per occupazione di spiaggia lacuale.

**Navigazione fluviale.** — Leggiamo nel *Corriere Mercantile*:

Si è costituita a Parigi una Società di capitalisti americani, per attuare il progetto della navigazione a vapore nei fiumi d'Italia.

Ecco su quali fiumi verrebbe attivata la navigazione:

Po, Dora Baltea, Macra, Tanaro, Bormida, Sesia, Ticino, Adda, Oglio, Mincio, Secchia, Panaro, Reno, Po di Primaro, Adige, Naviglio Grande, Naviglio Pavese, Canale della Martesana, Canale Bianco ed altri minori canali.

**Nuova miniera di zolfo in Sicilia.** — I giornali di Messina annunziano che nel territorio di Giojosa Marea, presso Patti, proprio nella spiaggia e nella proprietà della principessa Ruffo, si è recentemente scoperta una miniera di zolfo.

Se ne intrapresero di già gli opportuni scavi, anzi ora si sta bruciando in apposito calcarone lo zolfo raccolto.

La natura del terreno è simile a quella dell'Acqua Santa nel territorio di Castanea, al pozzo di Santa Venere presso Giardini, ed ai bagni Marino in Alì. Se anche in quei punti si potesse trovare una miniera simile a quella presso Patti, la provincia di Messina non avrebbe più nulla da invidiare alle provincie sorelle di Sicilia.

**Ufficii telegrafici** — Il 27 ottobre p. p., in Castelnuovo Scrivia (provincia di Alessandria) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi in Germania.** — Leggesi nei giornali tedeschi:

Le linee telegrafiche sotterranee da Berlino a Colonia, a Francoforte sul Meno ed a Strasburgo sono compiute, e così la rete telegrafica sotterranea dell'Europa si estende ora da Kiel a Strasburgo per la massima lunghezza. A questa distanza, che comprende 1210 chilometri, sono stati scambiati, con pieno successo, dei dispacci fra Kiel e Strasburgo. La linea da Amburgo a Kuxhaver si sta ora costruendo.

Essendo state vinte le difficoltà che il passaggio dell'Elba, presso Amburgo, presentava, la linea suddetta verrà forse compiuta nel mese di novembre. Nella prossima primavera si procederà immediatamente alla costruzione della linea Amburgo-Brema-Aldenburgo-Emden, con diramazioni su Bremerhaven e Wilhemshaven, e della linea di Colonia-Coblenza-Treves e Metz.

**Illuminazione elettrica** — Mentre a Londra ed Parigi è grande l'attenzione ed anche l'allarme delle Compagnie del gas per i trovati di Edison onde illuminare le città colla luce elettrica, nella *Neue Freie Presse* di Vienna troviamo una notizia, la quale produrrà senza dubbio una maggiore sensazione.

Un tecnico viennese, il signor Siegfried Marcus, ha sciolto il problema della illuminazione mediante la elettricità ancora più stupendamente, e avrebbe già ottenuto la privativa in tutti gli Stati prima ancora che l'invenzione di Edison varcasse l'Oceano. Secondo le ultime notizie, il sig. Marcus avrebbe ottenuto la privativa anche dal Governo inglese, prima del signor Edison.

La così detta divisione fisica della luce elettrica, che Edison si studia di trovare, il signor Marcus Siegfried ha pienamente scoperta. Lo stesso sta così innanzi nelle sue preparazioni, da poter fare gli esperimenti anche sopra piccola scala, coll'aiuto di un semplice meccanismo di piccolo calibro.

Nell'esperimento ch'ebbe luogo il giorno 27 ottobre p. p., furono accese solo 10 lampade; e l'esperimento ebbe il più completo successo. Mediante la pressione sopra un tasto, l'inventore illuminò le lampade, e nello stesso modo le spense. A piacere spense egli una sola lampada della serie di quelle che erano illuminate, poi la isolò, e la riaccese, senza che le altre fossero minimamente disturbate. La luce non fu interrotta, nè scompigliata, e quando le altre furono spente, ciò avvenne nel modo il più tranquillo. Le lampade stanno l'una accosto all'altra, alimentate da uno stesso filo conduttore. « Ogni dubbio, esclama la *Neue Freie Presse*, i cui redattori hanno assistito all'esperimento, deve ora cessare! Il problema è risolto! La sua attuazione non può più incontrare alcuna difficoltà ».

**Navi inglesi in acciaio.** — I giornali di Londra recano che l'esperimento ufficiale del *Comus*, bastimento di Sua Maestà, ebbe luogo, giorni sono, tra il Nore e il Foreland del Nord. Erano presenti alla prova M. Henry Morgan, costruttore-capo; M. James Wright, ingegnere capo; M. Oliver, ufficiale ispettore degli ingegneri per parte dell'Ammiragliato; M. H. Hood, ispettore-capo di meccanica per la Medway Steam Reserve; M. James Paterson, ingegnere-capo di meccanica per la Sheerness Dochyard; M. John Broad, costruttore per la Sheerness yard; e M. Sutton, sopraintendente del bastimento.

La nave era sotto gli ordini del comandante Errington della Steam Reserve. Il *Comus* ebbe sei ore di esperimento affatto celere, essendo la media della forza-cavalli di 2460, di cui 160 eccedenti le richieste del contratto. Il *maximum* della forza ottenuta fu di 2706,7, quando i congegni facevano 100 rivoluzioni per minuto, essendo la pressione del vapore di 60 libbre, il vuoto di 27 pollici. Durante tutto questo tempo, i congegni lavorarono in modo molto soddisfacente, senza il menomo ostacolo, e al chiudersi dello esperimento la forza-cavalli sviluppata fu più grande che in ogni altro periodo. Il *Comus* fu pure provato per misurare la distanza dal Mapling Sands, mentre la media di celerità ottenuta fu di 13,8 nodi. Grande fu l'interesse preso in questo esperimento per il fatto che il *Comus* è la prima delle sei corvette d'acciaio che si stanno fabbricando dai signori John Elder et C

**Lavori a Costantinopoli.** — Scrivono alla *Gazz. d'Italia* da Costantinopoli, 22 ottobre:

Presto comincieranno i lavori per la ricostruzione della Sublime Porta, incendiata mesi addietro. Le mura, che sono rimaste, saranno demolite per essere ricostruite in nuovo disegno. Il nuovo edificio, che sarà centrale, è destinato ad essere la residenza del Granvisirato, che finora si trovava all'angolo sinistro. Anche le parti estreme salvate dall'incendio saranno rimodernate, e con lavori di complemento formeranno un tutto maestoso ed imponente da corrispondere alla dignità della Sublime Porta. La facciata grande e l'ingresso principale si faranno nella parte prospiciente il mare, ove si trova pure il gran cortile o recinto della Sublime Porta. Fin qui gli ingressi erano dalla parte opposta.

I lavori saranno eseguiti sotto la direzione di Serkis bey Balian, armeno, architetto del palazzo e dello Stato. La famiglia Balian tiene ereditario da un pezzo questo impiego nella sua famiglia. Il defunto Agop bey Balian era un architetto di vaglia, da passare fra i primarii d'Europa. L'attuale Serkis bey, benchè non giunga al genio straordinario di Agop bey, è un distinto architetto, che ha le specialità del gusto e dello stile orientale.

Il preventivo presentato da Serkis bey è per 105,000 lire turche, e si prevede che i lavori possano terminare nello spazio d'un anno. Però le somme di previsione degli architetti non hanno avuto mai il merito di essere precise.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbe, nella scorsa settimana, attività notevole d'affari, e solo le Obbligazioni continuano a mantenersi sostenute. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono tra il 348 al 345, toccando nei punti intermedii il 343; le Obbligazioni relative stazionarie sul 253; i Boni sul 577.50.

Le Sarde, della serie A, quotate a 251.50; la serie B a 255; le Pontebbane a 390.50; l'Alta Italia a 266.25; le Vittorio Emanuele a 260.

A Parigi, le Lombarde ebbero il prezzo di 150 a 145; le Obbligazioni quello di 238 a 237; le Vittorio Emanuele a 238 e 236. Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero a stento a 71; le Obbligazioni relative a 263.

## CONVOCAZIONI

**Società anonima delle miniere di piombo argentifero di Gennamori e d'Ingurtosu.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. a Parigi (rue de Naples, 52).

# Avvisi d'Asta

Il 14 corr., presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ricostruzione del ponte Pasquale nella strada consorziale Prenestina Nuova, per l'importo di L. 17,304.43. Deposito interinale L. 500 in contanti o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 1700 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione territoriale d'artiglieria di Capua, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della seguente fornitura in 2 lotti: 1° lotto, chil. 40,000 di ottone in lamiera mezzana (per bossoli) per L. 112,000; 2° lotto, chil. 42,000 idem per L. 117,600. Consegna entro 60 giorni per chil. 20,000 ed 80 giorni pel rimanente di ciascun lotto. Deposito L. 11,200 pel 1° lotto, L. 11,800 pel 2° in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per lo appalto della fornitura di 30,000 aste da casse di *fucili (mod.* 1870) per L. 105,000. Consegna alla Direzione *medesima in 3* rate di 10,000, la prima entro 100 giorni, *le altre due di 50* in 50 giorni successivi. Deposito L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Torino, durante il triennio 1879 80-81, per l'importo complessivo di L. 150,000. Deposito L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra la Barriera della Noce e Caltanissetta, della lunghezza di m. 14,941, per la presunta annua somma di L. 20,370. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada provinciale Palermo-Messina per Catania, compreso fra la Milliaria 53 e la Barriera della Noce, della lunghezza di m. 42,295, per la presunta annua somma di L. 43,190. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 3000, e cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà pure un'asta per la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra Piazza Armerina ed il ponte Gigliotto, della lunghezza di m. 14,033, per la presunta annua somma di L. 24,600. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Il 21 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra Caltanissetta ed il Pilastrino VII, della lunghezza di m. 16,464, per la presunta annua somma di L. 20,990. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500, e cauzione definitiva come sopra.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

39ª Settimana. — *Dal* 24 *al* 30 *settembre* 1878.

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 449,063.50 | 310.56 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 448,016.89 | 309.83 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 1,046.61 | + 0.73 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 15,074,273.82 | 10424.81 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 16,467,424.05 | 11388.26 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,393,150.23 | — 963.45 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 146,006.30 | 127,35 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 156,953.01 | 138.90 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | — 10,886.71 | — 11.55 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,87 | 5,472,276.38 | 4,779.82 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,095.06 | 5,309,743.78 | 4,848.82 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 49.81 | + 162,533.10 | — 69.00 |

## Strade Ferrate Romane

33ª Settimana — *Dal* 13 *al* 19 *agosto* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 497,178.94 | 15,644.94 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 490,840.52 | 15,549.00 |
| Differenza ( in più . . . | — | 6,338.42 | 95.94 |
| Differenza ( in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 19 agosto 1878. | 1,651 | 16,715,585.41 | 15,997.61 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 17,679,654.03 | 16,971.67 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 964,068.62 | 974.06 |

(*) Media annua.

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339.98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 { in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 { in meno . . . . | 776,77 | » | » |

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 7018 | 15,944.63 | 19058 | 26,278.46 | 42,223.09 |
| Bagagli e cani. | 163 | 299.17 | 574 | 429.06 | 728.23 |
| Merci a G.V. .. | 833 | 3189.22 | 2360 | 3,162.96 | 6,352.18 |
| Merci a P.V. .. | 799 | 6863.13 | 1074 | 9,570.47 | 16,433.60 |
| Introiti diversi. | » | 263.35 | » | 424.90 | 688.25 |
| Totale L. | 8813 | 26,559.50 | 23066 | 39,865.85 | 66,425.35 |

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO D'APPALTO

Dovendosi costruire un nuovo fabbricato Viaggiatori alla Stazione di Caserta, la Società delle Ferrovie Romane apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta costruzione.

I lavori compresi nell'appalto ammontano approssimativamente alla somma di L. 110,000. Il Capitolato d'oneri, il progetto e la perizia sono ostensibile nell'Ufficio dell'Ingegnere Capo del Mantenimento in Firenze e in quello dell'Ingegnere di Sezione a Napoli.

Ogni concorrente dovrà fare nella Cassa Centrale della Società in Firenze, un deposito di L. (5500) in contanti o cartelle del Debito Pubblico Italiano per essere ammesso alla gara.

Le offerte redatte secondo la modula iscritta nel Capitolato dovranno pervenire suggellate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze non più tardi delle 12 meridiane del giorno 15 Novembre prossimo. La busta contenente l'offerta dovrà portare l'indicazione: *Offerta per la costrutione del nuovo fabbricato Viaggiatori nella Stazione di Caserta.*

L'amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto maggiore ribasso e può anche rifiutare tutte le offerte volendo su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo s'intende però subordinata alla sanzione del Governo.

*Firenze*, 20 *ottobre* 1878.

**La Direzione Generale.**

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

---

Dovendosi provvedere dal 1° gennaio 1879 alla fornitura della carta per involgere i tabacchi presso le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata, e per la durata di un triennio dal 1° gennaio 1879 a tutto il 31 dicembre 1881, con facoltà di proroga per parte della Amministrazione a tutto il 1883, mediante preavviso di un anno, e stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente secondo le diverse località. Per conseguenza:

1° la fornitura sarebbe divisa in 5 lotti distinti, e cioè:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Lotto 1° | Torino, Sestri, Cagliari, Milano . . . . | Risme | 22970 | 78161 |
| Id. 2° | Bologna, Parma, Modena, Venezia . . . | id. | 17320 | |
| Id. 3° | Napoli e Lecce . . . . . . . . . . | id. | 10383 | |
| Id. 4° | Roma, Chiaravalle, Firenze, Lucca . . . | id. | 19640 | |
| Id. 5° | Palermo, Messina, Catania . . . . . | id. | 7848 | |

2° I campioni delle diverse qualità di carta, non che il Capitolato che regolar deve tale fornitura, sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 79, ufficio di Economato.

3° Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture, o presso l'ufficio suddetto di Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 30 novembre 1878, coll'indicazione sull'indirizzo: *Offerta per fornitura di carta d' involucro tabacchi*, avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

4° Le offerte per essere valide dovranno:

*a*) Essere stese in carta da bollo da lire 1, e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

*b*) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce;

*c*) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma corrispondente al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita iscritta nel Gran Libro del Debito Pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale — Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'ufficio di Economato;

*d*) Indicare il prezzo per risma d'ogni singola specie di carta, completando le colonne in bianco dell'unito prospetto. Nel caso di offerta complessiva per tutti i lotti potranno essere indicati due distinti prezzi, l'uno per consegna dol genere nelle Manifatture, l'altro per consegna sul posto nella cartiera, genere pronto ed imballato per la spedizione;

*e*) Essere documentata da un certificato della Camera di commercio nella cui giurisdizione ha sede l'opificio, o l'esercizio in cui la carta viene fabbricata o venduta, dal quale attestato risulti che l'offerente è in grado di adempiere regolarmente alla fornitura relativa.

5° Potranno essere altresì presentate offerte per la totalità dei cinque lotti sopraindicati, ed in caso anche in base a campioni propri dell'offerente. Questi campioni però debbono non solo corrispondere a tutte quante le indicazioni portate dalla tabella annessa al relativo capitolato, e prestarsi a sostituire l'intero campionario dell'Amministrazione per le differenze di colore fra campione e campione, ma debbono eziandio presentare speciali caratteristiche che offrano le maggiori garanzie contro le contraffazioni.

6° L'Amministrazione, prese in esame le varie offerte, e giudicato del merito rispettivo delle garanzie e del valore dei diversi campioni, non assume altro impegno tranne quello di far conoscere entro quindici giorni dal termine per la presentazione delle offerte le proprie determinazioni sulla accettazione o no delle offerte stesse.

7° I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

8° L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal quaderno d'oneri per assicurare la esecuzione del contratto.

9° All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e contraddistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

10° Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrenti da quello dell'aggiudicazione definitiva.

11° I diritti di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'aggiudicatario.

12° Dopo prestata regolarmente la cauzione verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

13° Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, o non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regia Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

*Roma, li 17 ottobre 1878.*

*Il Consigliere d'amministrazione*
A. DI COSILLA.

*Il Direttore Generale*
GOUPIL.

# STRADE FERRATE ROMANE

## Avviso per la fornitura d'Olio d'Oliva.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chil. 125,000 di Olio d'Oliva, di cui chilog. 25,000 per il magazzino di NAPOLI, e chilog. 100,000 per il magazzino di FIRENZE, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 12 novembre p. v. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.**

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali dalle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario Straordinario Governativo.

*Firenze 28 ottobre 1878.*

**LA DIREZIONE GENERALE.**

# TARDY, GALOPIN-SÜE E JACOB

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

## COSTRUZIONI METALLICHE

**con Opificio in SAVONA**

*Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA*

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

## FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
*(Nuovo sistema privilegiato)*

## APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT'ACQUA
*(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)*

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

**installazioni**

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

**PALI A VITE**

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
**tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione**

**TETTOJE IN FERRO**

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù, ecc.

**Privilegiata**

**Fabbrica di**

# DINAMITE NOBEL

**CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI**

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 24 giugno 1878

**Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra**

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

*Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in* AVIGLIANA (Provincia di Torino).

## GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

### BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;

**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:

**Vendite forzate** di caseggiati e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.

**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc. Oltre a ciò pubblica:

**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici,** coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili,** che sono quelle che agli industriali, commercianti, imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più *interessare.*

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10,** semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15,** semestre L. **8.**

**Milano via Capellari, N. 4.**

## UFFICIO TECNICO INDUSTRIALE

RAPPRESENTANZE DI CASE ESTERE

Ing. **FERDINANDO PIATTINI**

*Torino — 7, Via Pio V — Torino*

Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Impianti Industriali. Riscaldamento e Ventilazione — Condotte d'acqua e di gaz — Ponti e Tettoie — Ferri — Poutrelles — Chiusure Metalliche privilegiate — Tegole economiche in lamiera inossidabile.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *deux Cartes spéciales:* réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares, et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. — Mercoledì 13 Novembre 1878 — N.° 46.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Prodotti ferroviarii mensili (Agosto* 1878) — *Le Ferrovie Sud-Austriache — I rimboscamenti — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Agosto 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di agosto 1878, confrontati con quelli del 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del mese di agosto 1878 ascese a L. 13,435,067 (dedotta la navigazione sui laghi), ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori . . . . . . . . . . . | L. | 6,665,511 |
| Bagagli . . . . . . . . . . . . | » | 257,799 |
| Merci a grande velocità . . . . . | » | 1,313,835 |
| Id. a piccola velocità . . . . . . | » | 5,167,828 |
| Prodotti diversi . . . . . . . . . | » | 30,094 |
| Totale | L. | 13,435,067 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. | 7,796,295 | L. | 7,892,605 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . | » | 1,339,559 | » | 1,353,651 |
| » Romane . . . . | » | 2,123,547 | » | 2,143,902 |
| » Meridionali . . . | » | 1,951,332 | » | 1,962,338 |
| » Sarde . . . . . . | » | 77,160 | » | 90,986 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » | 49,082 | » | 49,860 |
| » Torino-Rivoli . . | » | 16,635 | » | 15,375 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 16,568 | » | 16,219 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 52,821 | » | 6,763 |
| » Settimo-Rivarolo . | » | 12,068 | » | » |
| Totale | L. | 13,435,067 | L. | 13,531,699 |

(1) Vedi *Monitore* N. 43 a. c.

Si ebbe dunque nell'agosto 1878 una diminuzione di L. 96,632.

Aumentarono: Torino-Rivoli di L. 1,260; Vicenza-Thiene-Schio di L. 349; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 46,058.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 96,310; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 14,092; le Romane di L. 20,355; le Meridionali di L. 11,006; le Sarde di L. 13,826; Torino-Lanzo di L. 778.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'agosto 1877 era di soli chil. 8103, nell'agosto 1878 era invece di chil. 8258, come nel luglio, non essendosi aggiunto nel detto mese alcun nuovo tronco di ferrovia.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto agosto 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . | L. | 56,191,725 | L. | 56,805,472 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . | » | 9,268,541 | » | 9,050,925 |
| » Romane . . . . | » | 17,491,263 | » | 18,481,415 |
| » Meridionali . . . | » | 13,272,926 | » | 14,653,225 |
| » Sarde . . . . . | » | 624,066 | » | 663,677 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . | » | 277,090 | » | 288,490 |
| » Torino-Rivoli . . | » | 97,648 | » | 91,936 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 119,687 | » | 133,869 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . | » | 374,363 | » | 9,564 |
| » Settimo-Rivarolo . | » | 46,359 | » | » |
| Totale | L. | 97,763,668 | L. | 99,178,573 |

Si ebbe pertanto nel 1878 una diminuzione di L. 1,414,905.

Aumentarono: le Ferrovie dello Stato di L. 386,253; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di lire

217,616; Torino-Rivoli di L. 5,712; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 364,799.

Diminuirono: le Romane di L. 990,152; le Meridionali di L. 1,380,299; le Sarde di L. 39,611; Torino-Lanzo di L. 11,400; Vicenza-Thiene-Schio di L. 14,182.—

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di agosto 1878, confrontato con quello del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . . | L. | 2,084 | L. | 2,142 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . , | » | 1,432 | » | 1,447 |
| » Romane . . . . . . . . | » | 1,280 | » | 1,301 |
| » Meridionali . . . . . . | » | 1,345 | » | 1,353 |
| » Sarde . . . . . . . . . | » | 387 | » | 437 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . . . | » | 1,533 | » | 1,558 |
| » Torino-Rivoli . . . . . . | » | 1,386 | » | 1,281 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . . | » | 552 | » | 510 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . . . | » | 493 | » | 198 |
| » Settimo-Rivarolo . . . . | » | 524 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,641 | L. | 1,686 |

Si ebbe dunque nell'agosto 1878 una diminuzione di L. 45 in confronto del 1877.

Diminuirono: le Ferrovie dello Stato di L. 58; quelle di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 15; le Romane di L. 21; le Meridionali di L. 8; le Sarde di L. 70; e la Torino-Lanzo di L. 25.

Aumentarono: la Torino-Rivoli di L. 105; la Vicenza-Thiene-Schio di L. 12; e la Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 295: non potendosi far confronto per la linea da Settimo-Rivarolo, che nel 1877 non era aperta.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto agosto 1878, in confronto con quello dello stesso periodo 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato . . . . . | L. | 15,064 | L. | 15,475 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato . . . . . | » | 9,912 | » | 9,680 |
| » Romane . . . . . . . | » | 10,568 | » | 11,221 |
| » Meridionali . . . . . | » | 9,153 | » | 10,105 |
| » Sarde . . . . . . . . | » | 3,136 | » | 3,335 |
| Ferrovia Torino-Lanzo . . . . | » | 8,659 | » | 9,015 |
| » Torino-Rivoli . . . . | » | 8,137 | » | 7,661 |
| » Vicenza-Thiene-Schio . | » | 3,989 | » | 4,462 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . . . . | » | 3,498 | » | 1,594 |
| » Settimo-Rivarolo . . . | » | 4,214 | » | » |
| Totale | L. | 11,979 | L. | 12,527 |

Si ebbe dunque nella media generale del 1878 una diminuzione di L. 548.

Aumentarono: le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 232; Torino-Rivoli di L. 476; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 1,904.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 411; le Romane di L. 653; le Meridionali di L. 952; le Sarde di L. 199; Torino-Lanzo di L. 356; Vicenza-Thiéne-Schio di L. 473. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di agosto 1878 fu di L. 11,592, cioè con una diminuzione di L. 1200 in confronto dell'agosto 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto agosto 1878 ascese a L. 77,563, cioè con un aumento di L. 542 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

## LE FERROVIE SUD-AUSTRIACHE

Benchè l'Italia non abbia più un diretto interesse con questa grande Società ferroviaria estera, dopo l'avvenuta separazione delle linee italiane dalle austriache mercè il riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, pure, essendo ancora non pochi gli Italiani possessori di titoli della detta Società, crediamo opportuno di offrire ai nostri lettori alcuni ragguagli sui presunti risultati dell'esercizio del corrente anno, desumendoli da un articolo speciale della *Semaine financière*, sempre bene informata e competente:

Sino a poche settimane sono, l'esercizio corrente si presentava, per la Società del Sud dell'Austria (Südbahn), pressochè nelle stesse condizioni della vicina Società delle Ferrovie Austriache (Staatsbahn). Il traffico restava notevolmente al disotto del 1877; nondimeno, calcolate alcune compensazioni, il risultato finale prometteva d'essere, se non superiore, almeno eguale a quello dell'anno scorso. Oggidì, mercè l'occupazione della Bosnia, la situazione si è di molto migliorata. I prodotti si sono elevati al punto di far quasi equilibrio alla deficenza della prima metà dell'anno, e si può indursi a prevedere che il 1878 non la cederà punto, come prodotto lordo, all'anno precedente.

Bisogna però osservare che gli attuali bei prodotti non provengono, come l'anno scorso, da una sorgente costante, il trasporto cioè dei grani austro-ungheresi, ma bensì da una causa accidentale, dai trasporti militari. Questi trasporti presentano un probabile alimento del traffico sino alla fine dell'anno; ma ciò non vuol dire che i prodotti settimanali si manterranno sulla media di 2 milioni, che raggiungono o sorpassano oggidì. Noi crediamo dunque che, per chi vuol rendersi un esatto conto della situazione, non bisogna far calcolo sulla persistenza di codesto traffico e sull'eguaglianza dei prodotti lordi tra il 1878 ed il 1877. Se la cosa è pur possibile, non si presenta però col carattere di una sufficiente certezza.

In tale materia poi le previsioni pratiche sono quelle che si fondano sopra un calcolo *minimo*. Infine, nel caso particolare, non trattasi già di valutare un dividendo di franchi e centesimi, ma di dare soltanto un'idea generale di una situazione, che risale ad una data troppo recente per esser ben conosciuta dalla massa degl'interessati.

In quest'ordine d'idee, se si ricerca quello che potrebbe accader di peggio sino alla fine dell'anno, si vede tosto che ciò sarebbe il ricadere al livello del 1876, anno mediocre, alla fine del quale la media settimanale era di 1,714,000 fr. soltanto, mentre l'anno scorso era di franchi 1,930,000, ed oggidì si tiene al disopra di 2 milioni. Codesto, checchè avvenga, è evidentemente il limite *minimo* a cui si possa discendere; ed un calcolo stabilito su questa solida base sarà, senza dubbio, esente da qualsiasi disinganno.

Ecco dunque come si stabilirebbe il conto del 1878:

| | |
|---|---|
| Le 42 prime settimane dell'anno diedero un prodotto lordo di . . . . . . . . . . . . . | Fr. 70,570,000 |
| A fr. 1,714,000 la settimana, le dieci settimane che restano da passare produrrebbero | » 17,140,000 |
| | Fr. 87,710,000 |
| Prodotti accessorii . . . . . . . . . | » 770,000 |
| Prodotto lordo totale | Fr. 88,480,000 |
| Nel 1877 si avevano . . . . . . . . | » 90,900,000 |
| L'esercizio si chiuderebbe quindi con una deficienza di . . . . . . . . . . . . . | Fr. 2,420,000 |

Se ora si contano le spese d'esercizio al 41 p. 0[0, in luogo del 39 0[0, si vede che il prodotto netto, corrispondente agli 87 3[4 milioni di prodotto lordo, sarebbe di Fr. 51,700,000

| | |
|---|---|
| mentre pel 1877 fu di . . . . . . . . . | » 52,700,000 |
| Disavanzo netto | Fr. 1,000,000 |

Riguardo a questa perdita, che, ripetiamo, dev'essere considerata come il punto estremo a cui si può discendere, gli elementi di compensazione fortunatamente non mancano.

In primo luogo, c'è una economia sul cambio, la quale non sarà minore di 2 milioni. Il cambio aveva costato il 20 0[0 nel 1877; dal principio di quest'anno, la Società ha potuto procacciarsi al 15 p. 0[0 le rimesse necessarie pel servizio de' suoi titoli all'estero. Laonde sul totale di rimesse per circa 40 milioni, la differenza a vantaggio del 1878 è appunto di 2 milioni in cifra rotonda.

D'altra parte, la Società ha nel 1877 rimborsato 45,000 buoni, il cui servizio aveva gravato di 1,350,000 fr. il bilancio di quell'esercizio. È questo pure un alleviamento importante per l'anno in corso. Finalmente viene l'aggio corrispondente al servizio di questi 45,000 buoni, cioè al 20 p. 0[0 fr. 270,000.

È noto che anche nell'esercizio 1879 si avrà il beneficio derivante dalla soppressione del servizio dell'ultima serie dei buoni, che si ammortizzano.

Riassumendo:

| | |
|---|---|
| Economia sul cambio . . . . . . . . | Fr. 2,000,000 |
| Soppressione del servizio dei 45[m buoni . | » 1,350,000 |
| Aggio corrispondente . . . . . . . . | » 270,000 |
| | Fr. 3,620,000 |
| La perdita massima possibile essendo di . | » 1,000,000 |
| Le economie e le perdite si bilancerebbero con un beneficio di . . . . . . . . . . . | Fr. 2,620,000 |
| E siccome l'esercizio 1877 si chiudeva con l'attivo liquido di . . . . . . . . . . | » 2,070,000 |
| Così l'esercizio corrente lascierebbe un avanzo disponibile di . . . . . . . . . . . | Fr. 4,690,000 |

che rappresentano più di 6 fr. per azione.

Ma è appena necessario soggiungere, che questo avanzo disponibile difficilmente potrebb'essere consacrato ad una ripartizione; chè, prima di pensare a distribuire un dividendo, bisogna ricostituire le riserve, o almeno la riserva ordinaria, che ammontava a 10 milioni. Finora non si è fatta che una prima dotazione a questo capitolo, e non si giunse ancora che a fr. 1,680,000. Resta da colmare la lacuna per giungere ai 10 milioni; e la Società, ne siamo persuasi, non esiterà a portare alla riserva l'avanzo netto che lascierà l'esercizio corrente.

Per un calcolo preventivo di questo genere, crediamo superfluo di entrare nell'esame degli elementi secondarii. Crediamo parimenti inutile presentare un calcolo basato sull'ipotesi che i prodotti attuali (2,200,000 fr.) continuassero sino alla fine dell'anno. Questa continuazione apparisce di troppo aleatoria. Diremo soltanto che, in tal caso, il saldo liquido corrisponderebbe a più di 9 fr. per azione.

## I RIMBOSCAMENTI

Per l'importanza che hanno i boschi delle nostre montagne sul corso delle acque e sulle disastrose conseguenze che troppo spesso ne derivano anche per le strade ferrate, crediamo opportuno di riferire la seguente circolare, che dal ricostituito Ministero di agricoltura, industria e commercio fu indirizzata agli Ispettori forestali, come abbiamo già annunziato:

Roma, 26 ottobre 1878.

Prima che l'anno volga al suo fine, la legge forestale del 20 giugno 1877 avrà avuto intera applicazione: all'Amministrazione forestale rimarrà il còmpito di curarne la esecuzione, e in ispecie di provvedere gradualmente all'applicazione degli articoli 7 e 9, affinchè gli stati di vincolo e di svincolo si mantengano sempre in armonia con lo spirito e con la lettera della legge, senza eccedere nei vincoli, nè rinunziare alle cautele necessarie per guarentire la consistenza del suolo ed il regolare corso delle acque.

All'Amministrazione si apre però un vasto ed importante campo d'azione, nel quale essa deve procedere risoluta e sollecita.

Senza esagerare le conseguenze della coltura forestale, non può revocarsi in dubbio che i boschi esercitino una considerevole influenza per disciplinare il corso delle acque e per rendere stabile il suolo sulle vette e sulle pendici dei monti; come del pari non può negarsi che un grande malgoverno è stato fatto sinora di queste vette e pendici.

Sarebbe una statistica assai dolorosa quella che potesse chiarire con cifre la quantità enorme di metri cubi di terreno, che tutti gli anni scende dai nostri monti; e, mentre sulla cima e sui fianchi di essi il suolo coltivabile diminuisce, in basso si rialza e si allarga il letto dei fiumi, si fanno più frequenti e disastrose le inondazioni, e si formano impaludamenti e ristagni. Laonde si disse a ragione, che uno dei fattori principali di codesto disordine nel regime delle acque è il disboscamento dei monti, e bene a proposito si conchiuse che il prosciugamento al piano doveva andare di conserva colla sistemazione dei medesimi.

A quest'opera, non facile e di lunghissima lena, conviene dar principio.

La legge del 1877 ha tolto gli ostacoli che impedivano l'azione sollecita dell'Amministrazione forestale. Ha fatto anzi di più: ha resa possibile l'associazione delle forze, e le ha incoraggiate con opportuni premii e con altre agevolezze.

Il Ministero attende ad uno studio accurato di tutte le proposte che gli son pervenute, in seguito alla circolare del 20 marzo 1871, rispetto ai terreni che avrebbero a rimboscarsi nei diversi bacini idrografici. Tra breve, i risultamenti di siffatti studii saranno comunicati agli Ispettori, affinchè possano contemplarli, in armonia colle prescrizioni della legge forestale del 20 giugno 1877, la quale vuole che l'azione del Governo si restringa a quei terreni che sono o possono essere sottoposti al vincolo forestale.

Mentre si compie questo lavoro generale, che servirà anche a chiarire molti problemi d'indole puramente agraria, è mia intenzione che nelle provincie dove non si intra-

presero lavori di rimboschimento a cura del Comitato, si inizii, fin dalla prossima primavera, l'opera di rivestimento dei nostri monti.

Tale opera avrà principii modesti, sarà iniziata sopra limitate estensioni: non occorreranno grandi progetti, i quali non servirebbero ad altro che a rendere difficile, se non impossibile, il lavoro veramente profittevole. Ciascun rimboscamento si limiterà quindi da principio a pochi ettari di scoscese pendici, per le quali l'acqua scorre oggi precipitosa ad ingrossare fiumi e torrenti, trascinando al piano terra od altre materie. Regolando la coltura forestale in simili terreni, si arreca un vantaggio immediato, comunque forse limitato, al corso delle acque, e si insegna, colla scuola efficace dell'esempio, che, in date condizioni, il bosco è anche la più utile delle culture. I risultamenti conseguiti ci daranno lena ad estendere il campo di azione, ed io confido che non mancheranno i mezzi ad un'opera, che, se non m'inganno, è desiderio generale che venga iniziata e proseguita con perseverante attività.

Scelgano adunque gli Ispettori il luogo acconcio, e sappiano che il Ministero non dissente da accordi, in virtù dei quali l'Amministrazione forestale assuma l'obbligo di rimboscare il terreno e di restituirlo al proprietario dopo un determinato numero di anni, quando sia accettata la condizione di conservare a bosco il terreno stesso. I concorsi a premii per opere di rimboscamento, la preparazione, a cura degli ufficiali forestali, degli analoghi progetti, tutto codesto entra pure nel programma dell'Amministrazione, la quale soprattutto, meglio che l'azione diretta, preferirà, sempre che sia possibile, di incoraggiare ed aiutare l'iniziativa privata.

Siccome poi fra i mezzi d'incoraggiare i rimboscamenti è la concessione gratuita di giovani piante, il Ministero raccomanda agli Ispettori di studiare contemporaneamente il progetto dell'impianto di vivaj. Ed anche per questa parte dovranno por mente che non si richiedono opere e lavori di grande importanza.

Di questa circolare, i signori Ispettori daranno, per ora, atto di ricevuta; e prima che l'anno volga a termine, mi manderanno proposte concrete.

Il Ministero terrà conto speciale dell'attività e della solerzia che gli uffiziali forestali dimostreranno in quest'opera importante del rimboscamento, e sarà titolo di lode e di meritata considerazione per essi la solerzia con la quale vi si dedicheranno e la buona riuscita.

*Per il Ministro*, F. COCCO-ORTU.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Come abbiamo annunciato, nei giorni 8 e 9 corr., presso la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ed in esecuzione delle disposizioni date dal Ministero dei lavori pubblici, si è tenuta una conferenza fra i rappresentanti dei Ministeri della guerra e della marina, nonchè dell'Amministrazione delle dette Ferrovie, allo scopo di discutere e stabilire le norme per l'impianto e l'esercizio dei binarii militari collegati colle linee dell'Alta Italia.

I suddetti rappresentanti concretarono, infatti, un opportuno schema di Convenzione, sul quale dovranno poi decidere i prefati Ministeri, nonchè il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie.

Appena sancita tale Convenzione, si darà tosto mano ai lavori per l'impianto dei due binarii dagli Arsenali militare e marittimo di Torino e di Spezia alle rispettive Stazioni.

---

Per disposizione del Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, si riprenderanno d'ora in poi le conferenze dei Capi-servizio, che già si tenevano sotto la cessata Società ad epoche determinate; ed il Consiglio stesso pare intenzionato di darvi anche un maggiore sviluppo.

In tali conferenze si discuteranno diverse ed interessanti questioni relative al servizio, a cui s'intende giovare specialmente coll'adottare in ogni parte quel carattere di uniformità, ch'è molto desiderabile e vantaggioso, e che non può mancare di ottenersi dallo scambio d'idee e dalla discussione tra funzionarii pratici e competenti.

Una di siffatte conferenze ebbe luogo appunto in Milano ieri ed oggi: e gl'intervenuti sottoporranno poi le loro osservazioni e proposte all'apprezzamento della Direzione dell'esercizio e del Consiglio d'amministrazione per le opportune decisioni.

---

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si aprirà pel 3 dicembre p. v. una gara per la fornitura di 10 locomotive da merci a 6 ruote accoppiate. A questa gara saranno invitate le principali Ditte nazionali ed estere.

Quanto prima si aprirà pure un'altra gara per la fornitura di 50|m tonnellate di litantrace inglese, ma non ancora è fissato il giorno, che non mancheremo d'indicare.

---

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato i progetti per due nuove ferrovie economiche una da Napoli a Baiano, l'altra da Torre Annunziata a Cancello, e li ritenne ambidue degni di approvazione in massima, salve alcune avvertenze per la redazione dei progetti definitivi.

---

Abbiamo ricevuto troppo tardi, per potercene occupare nel presente numero, la voluminosa Relazione dell'on. Morana col progetto di legge modificato dalla Commissione per le costruzioni ferroviarie. Siamo costretti a rimandare al prossimo numero la riproduzione delle parti più importanti di tale lavoro.

Frattanto notiamo che i nostri lettori, nelle precedenti lettere del nostro bene informato corrispondente di Roma, ebbero già a formarsi una idea esatta delle principali modificazioni introdotte dalla suddetta Commissione nel progetto di cui si tratta.

---

Del nostro egregio amico e collaboratore ing. Giulio Melisurgo, che ricordammo anche recentemente (V. N. 44), parlando della *Istituzione degli ingegneri civili di Londra*, ci piace oggi riferire il seguente fatto, che gli fa molto onore e che ci pare degno di particolare considerazione.

L'Ufficio delle patenti in Inghilterra è, si può dire, una delle maggiori leve per lo sviluppo ed il progresso inglese in ogni maniera di invenzioni. Le facilità della legislazione inglese sulle patenti, le garanzie che essa offre agl'inventori (i quali possono esser sicuri di avere un diritto che protegge le loro ricerche, rappresentanti in molti casi una fortuna spesa od una da farsi), sono la ragione del concorso straordinario che avvi in quell'Ufficio, dove la media delle invenzioni che domandano protezione sorpassa di molto il centinaio per settimana. Vi è tutto un mondo che si occupa delle spedizioni, dei disegni, e delle prescrizioni legali delle patenti; e presso *Chancery Lane*, nella via di Londra detta *Southampton Row*, vi sono un centinaio di Ufficii privati, che segu-

le pratiche con quello governativo, che è in fondo alla detta strada.

Quest'ultimo ha, fra le tante sue divisioni, una sala di lettura, che contiene tutti i principali giornali scientifici del mondo, insieme ad una discreta biblioteca di libri relativi, ed inoltre la collezione di tutte le patenti chieste da circa un secolo. È questa una raccolta delle più straordinarie. Si può dire ch'essa è il Gran Libro della ingegneria moderna, poichè, non solo con la sua scorta si può conoscere come, a poco per volta, si sono sviluppate le più importanti invenzioni; ma si possono ottenere tutti i dettagli di esse — che i libri ordinarii per lo più non danno —, i disegni, i pensieri per così dire degl'inventori; infatti la legge inglese, per poter proteggere, esige che le descrizioni ed i disegni debbano essere ben chiari e precisi.

Il valore pratico di tale raccolta s'intende facilmente dagl'ingegneri e dagl'industriali; poichè, in molti casi, essi vi possono trovare ciò che è impossibile rinvenire altrove, evitare tentativi già fatti, avere idee nuove, seguendo quelle appena sgrossate; ed è per ciò ch'essa è una delle più consultate dagl'industriali inglesi.

La sua importanza, ed i risultati che n'ebbe il mondo industriale del Regno Unito, suggerirono negli scorsi anni ai *Commissioners* delle patenti di darvi un maggiore sviluppo; ed ordinarono, nè più, nè meno, con la spesa di oltre cinquanta mila lire sterline, la ristampa della collezione: un enorme lavoro, che spaventa al solo pensarvi, poichè sono quasi *duemila cinquecento volumi* di disegni, oltre *duecento cinquanta volumi* d'indici. Provvidero poi che una copia ne fosse mandata alle maggiori città inglesi, ed alcune alle primarie Capitali estere. Alla Francia ne spettarono, per favore, due; all'Italia una, che deve trovarsi all'Ufficio delle privative in Roma.

Ora, al nostro amico ing. Giulio Melisurgo, che, per alcuni anni di esperienza di ricerche in quella collezione, si era convinto del suo valore pratico per le industrie, venne il pensiero di ottenerne per l'Italia una seconda copia, delle poche che ancora rimanevano a Londra. Era problema difficile. Ma egli, senza perdita di tempo, si pose in relazione col segretario perpetuo del Reale Istituto d'incoraggiamento delle scienze di Napoli, l'egregio comm. Francesco Del Giudice, e gli comunicò certe particolarità ed i modi più adatti, che la sua esperienza dell'Inghilterra gli suggeriva, per riescire nell'intento.

Quel Reale Istituto, rendendosi conto dell'importanza delle comunicazioni avute dal Melisurgo, si pose senza indugio all'opera; e per la fama ch'esso gode, essendo uno dei più antichi d'Italia, e per l'attività del suddetto segretario, ottenne (come aveva previsto il nostro amico) il *dono* dei circa tremila volumi formanti la collezione, e la promessa dei cinquanta volumi che annualmente si pubblicano intorno ai privilegi industriali.

La Provincia ed il Comune di Napoli votarono poi oltre quindicimila lire per la legatura, il trasporto e collocamento della preziosa raccolta.

Ed il Reale Istituto di Napoli nominava ad unanimità — circostanza non ordinaria — l'ing. Giulio Melisurgo suo *socio corrispondente*, come attestato della sua grande soddisfazione per il servizio da lui reso al mondo tecnico del Mezzogiorno; e registrando il fatto ne' suoi *Atti*, scriveva nella sua ultima relazione annuale: « È soverchio il dire quale sorgente di benefizii alle patrie industrie renderà questa singolare biblioteca ».

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie in Piemonte.** — Nella seduta del 5 corr., il Consiglio provinciale di Torino prendeva a discutere sopra varie domande di sussidio per ferrovie secondarie.

Il relatore Borella, a nome della Deputazione, propose la sospensiva per le linee Genova-Alessandria, Vinovo-Vigone, Torino-Superga (sistema Agudio) e Torino-Marsiglia, non constando che sieno in corso altre pratiche per la esecuzione di tali ferrovie. Propose invece di promettere un sussidio (in riserva di fissarlo quando, dopo l'approvazione della legge sulle costruzioni ferroviarie, verrà stabilita la categoria delle linee) per le linee Torino-Casale, Airasca-Saluzzo, Pinerolo-Bricherasio.

Dopo osservazioni dei consiglieri Mondino, Sambuy, Borella ed Allis, il Consiglio approvò la proposta della Deputazione.

**Ferrovie economiche e Tramways di Torino.** — Nella stessa seduta, il Consiglio medesimo prese a discutere sul Regolamento generale per la concessione di passaggio sulle strade provinciali a favore di ferrovie economiche e di *tramways*, con trazione animale od a vapore: ma, sulla proposta dei consiglieri Brichanteau e Massa, si deliberò la nomina di una Commissione per uno studio più completo dell'argomento. A quest'uopo riescirono eletti i consiglieri Davicini, Borella, Spurgazzi, Massa e Mondino.

**Ferrovia di Superga.** — A proposito della suddetta deliberazione del Consiglio provinciale circa la ferrovia di Superga, posta dal relatore Borella nella categoria di quelle *che non danno più segno di vita*, l'ing. Agudio ha creduto suo dovere di esporre il vero stato di questa pratica in una lettera diretta alla *Gazzetta del Popolo*, in cui dichiara:

1° Che gli imprenditori ingegneri Agudio e Bollani e la Casa Cail di Parigi, dopo il voto di accettazione del progetto, il 23 marzo 1877, da parte del Consiglio comunale, rifecero il progetto stesso per uniformarlo alle esigenze dell'Ufficio tecnico municipale;

2° Che questo progetto venne presentato il 1° aprile di questo anno al Ministero, colla domanda di concessione della ferrovia, facendo il deposito di L. 40 mila;

4° Che questo stesso progetto ebbe l'onore d'incontrare il più vivo interessamento da parte di Sua Maestà, che promise di sussidiarlo, mentre si compiaceva di raccomandarlo in modo tutto speciale all'attenzione del Ministro dei lavori pubblici;

4° Che il sullodato Ministro prese in grande considerazione il progetto, come quello che apriva un'èra nuova alle costruzioni economiche delle ferrovie di montagna, di cui l'Italia sente il più vivo bisogno;

5° Che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha testè emesso un voto favorevole al progetto;

6° Che un apposito schema di legge sta ora elaborandosi al Ministero per esser sottoposto all'approvazione del Parlamento, in cui si chiederà un sussidio di L. 300 mila per detta ferrovia;

7° Che, in base all'applicazione suddetta del sistema funicolare Agudio, un altro schema di legge verrà sottoposto al Parlamento, nel quale saranno comprese le ferrovie economiche e quelle dei *tramway* a vapore.

**Tramway di Genova** — Leggesi nel *Corriere Mercantile* in data del 6:

Ieri sera, al palazzo Tursi, tenne seduta la Commissione per le nuove concessioni di *tramway*; erano presenti il presidente generale Enrico Parodi, gl'ingegneri Verdese, Romairone e Navone.

Vi erano tre progetti da esaminare:

Uno dell'ingegnere Negri di Casale per una linea, che parte da Piazza Caricamento, e con una galleria sotto il colle di Carignano, di 600 metri di lunghezza, conduce a sboccare presso il Manicomio, indi continua sulla spianata e sulla strada del Bisagno fino a Staglieno.

Un secondo dell'ingegnere Lanza, che parte da Piazza Colombo, traversa i terrapieni, e per la strada nazionale del Bisagno conduce pure verso Staglieno.

L'ingegnere Lanza ha presentato pure un progetto di strada ferrata, che intenderebbe utilizzare per trasportare le pietre estratte dai colli di S. Fruttuoso al Porto per la costruzione del Molo della Cava. Questo progetto segue presso a poco il tracciato della via di Circonvallazione a mare, che dalla spianata del Bisagno, transitando pei terrapieni della Foce, fa il giro della Strega e della Cava.

Infine, un ultimo progetto del signor De Negri per una

linea di *tramways*, che parte da piazza Carlo Felice, e con trazione funicolare conduce a Piazza Manin

L'ing. Negri chiede per l'attuazione del suo progetto un sussidio di oltre un milione di lire per la costruzione della galleria, di cui una parte verrebbe destinata al carreggio ordinario.

Il sig. Lanza ne chiede uno di 70 mila lire.

Il Presidente della Commissione, generale Parodi, fece presente ai commissarii la convenienza di coordinare in un piano d'insieme le concessioni da farsi. Disse che per ciò fare, si poteva procedere in due modi: cioè studiare prima il piano e quindi procedere alla concessione; oppure esaminare le domande presentate e limitare le concessioni stesse in modo che sia sempre possibile il loro coordinamento in una rete. Il primo processo essere più razionale, il secondo pratico.

Prevalse il secondo sistema; e l'incarico di esaminare le domande di concessione venne affidato agli ingegneri Navone e Romairone, con mandato di studiare le proposte in relazione col sistema generale della viabilità di Genova, tanto per rispetto alle nuove comunicazioni ferroviarie da aprirsi col porto, che per rispetto al carreggio di transito per la città, ed eziandio in armonia alle linee di *tramways* già concesse dal lato occidentale della città, cioè per l'attraversamento di questa.

**Ferrovie Venete**. - La *Gazzetta di Venezia* ha per telegrafo da Belluno, 10:

Appoggiando la proposta della Commissione, i cittadini in teatro affollatissimo votarono un indirizzo al Governo a favore della strada ferrata Treviso-Feltre-Belluno.

— La *Perseveranza* ha pure da Feltre, 10:

I cittadini del territorio Feltrese, radunatisi in un Comizio numerosissimo, votarono un ordine del giorno di ringraziamento alla Commissione parlamentare per la scelta della loro linea ferroviaria, e fecero voti per la pronta attuazione dei lavori col passaggio di categoria.

**Ferrovia Salerno-San Severino** — Il giorno 31 ottobre p. p., a Sala, circondario di Salerno, conosciutesi le conclusioni della Commissione sulle costruzioni ferroviarie, favorevole a questa ferrovia, che dalla 4ª passa alla 3ª categoria, ebbe luogo un'imponente dimostrazione, al grido di: *Viva il Re e il suo Governo!* Furono incaricate le Autorità di manifestare il costante attaccamento delle popolazioni alla dinastia gloriosa che ci regge, e la loro gratitudine al Gabinetto ed alla Commissione.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — Nella *Gazzetta Ticinese* del 7 si legge:

Il numero delle sottoscrizioni raccolte nel Cantone Grigione fino al 1° corrente, per chiedere il *referendum* sulla legge di sovvenzione alle ferrovie alpine, era di 1200; però la sottoscrizione continuava.

— Lunedì scorso sono giunti a Berna i milioni della sovvenzione italiana all'impresa del Gottardo. Il dipartimento delle finanze, avendo deciso di depositarli a Zurigo, furono scortati in quella città da un alto funzionario di quel Dipartimento. Il sussidio italiano essendo tutto in pezzi da cinque franchi, per il trasporto da Berna a Zurigo venne noleggiato un apposito vagone per il prezzo di fr. 2000.

— E nella *Gazzetta* del 9:

L'Italia, la Germania, i Cantoni e le Società svizzere hanno versato le quote del sussidio loro spettante per l'importo di circa 13 milioni.

— I lavori alla galleria di direzione del tunnel dell'Axen nel territorio urano furono aggiudicati al signor Taddei, e gli altri ai signori Hurlimann e Mathy, e già sono incominciati fino dalla scorsa settimana.

— Secondo il rapporto mensile presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di settembre 1878 era il seguente:

| | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|
| | agosto | settembre | agosto | settembre |
| Galleria di direzione . m. | 278 7 | 200.5 | 11260.9 | 11461.4 |
| Allargam. della stessa » | 159 | 161.1 | 10009.2 | 10170.3 |
| Calotta . . . . . . . » | 184.7 | 201 | 7880.1 | 8081.1 |
| Strozzo . . . . . . . » | 345 6 | 253.6 | 6443.8 | 6697.4 |
| Vôlta . . . . . . . » | 355.1 | 366.4 | 8378.9 | 8745.3 |
| Piedritti . . . . . . » | 250.6 | 214.5 | 5961 | 6175.5 |
| Tunnel completo con canale e nicchie . . » | 192 | 171 | 4863 | 5034 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 30.90; dal lato di Airolo m. 23.40; in totale m. 54.30, e in media giornaliera m. 7.70.

**Ferrovie francesi**. — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati:

1° Una nuova redazione del progetto di legge relativo alla classificazione della rete suppletoria delle ferrovie di interesse generale;

2° Un progetto di legge relativo alla classificazione delle ferrovie d'interesse generale in Algeria.

Si ricorda (dice il *Journ. des trav. publ.*) che un primo progetto di legge relativo alla classificazione delle ferrovie complementari era stato presentato il 4 giugno scorso; ma la Camera essendosi subito sciolta, nessun esame si potè fare di quel progetto. Il Ministro approfittò delle vacanze parlamentari per sottoporlo ai Consigli generali, allo scopo di raccogliere le loro osservazioni prima della riapertura della Camera. Da tali osservazioni, e da quelle che gli furono presentate da un certo numero di senatori e deputati, derivarono alcune modificazioni al progetto stesso; ed allo scopo di non lasciare la Camera di fronte ad un doppio testo, cioè quello del 4 giugno e quello contenente le sopraggiunte modificazioni, i due testi vennero fusi in una redazione unica, ch'è quella ora presentata dall'on. Freycinet.

Il Ministro medesimo domandò alla Camera la nomina di tre Commissioni speciali, una per lo studio dei suddetti due progetti, le altre due per altri progetti da lui presentati e relativi alle vie navigabili ed ai porti marittimi. Questi diversi progetti costituiscono nel loro complesso il programma di lavori pubblici già annunciato al Parlamento al principio dell'inverno passato. Ma questi lavori non potranno essere effettivamente cominciati se non dopo votate le leggi relative. Il sig. Freycinet fece quindi appello al patriottismo della Camera per la maggior sollecitudine e diligenza nello studio dei detti progetti.

La Camera ha deliberato di nominare le tre Commissioni speciali, composte di 22 membri ciascuna.

Avendo poi il Senato proposto di mettere all'ordine del giorno la discussione del rapporto presentato a nome della Commissione incaricata di studiare e proporre le vie ed i mezzi necessarii per compiere la rete d'interesse generale, il ministro Freycinet fece osservare che tale proposta di legge, emanante dall'iniziativa del Senato, tendeva allo stesso scopo del progetto da lui sottoposto alla sanzione delle Camere. Egli domandò quindi al Senato di attendere l'esito della prossima discussione della Camera dei deputati.

Tale domanda fu accolta favorevolmente.

**Ferrovie tedesche**. — Leggiamo nei giornali tedeschi:

La nomina del signor Hofman a ministro del commercio e dell'industria avverrà non appena quei due dicasteri saranno staccati dal Ministero del commercio e formeranno un Ministero a sè. Questo nuovo « Ministero del commercio » avrà nel signor Hofman uno stesso capo che la Cancelleria imperiale; mentre gli altri dicasteri, che formavano fin qui il Ministero del commercio, saranno destinati a formare un « Ministero delle ferrovie », sotto il ministro Maybach.

**Ferrovie rumane** — La rete rumana misura oggidì 1230 chilometri, ripartiti in quattro linee principali.

1° La linea da Bucarest a Roman, che si estende da Sud al Nord, lunga 537 chilometri, senza contare i 12 ch.

lometri di binarii nella città di Bucarest e verso i porti di Braila e Galatz. Questa linea venne aperta nel 1875; essa traversa Ploesti, Braila, Barbotsch, donde parte la diramazione verso Galatz e Berlad.

2° La linea da Bucarest a Vorciorova, aperta egualmente nel 1875, e che si estende dall'Est all'Ovest per una lunghezza di 270 chilometri.

Queste due linee appartengono alla Società delle Ferrovie Rumane. Cominciate dal dott. Strousberg, esse vennero acquistate dalla Società delle Ferrovie Austriache (*Staatsbhn*), che attualmente le esercisce.

3° La linea da Suczawa a Roman, diretta verso il Sud-Est, e che conta 103 chilometri, con due diramazioni, l'una verso Jassy (75 chil.), e l'altra verso Botosani (45 chilom.), in totale 223 chil. Questa linea da Suczawa a Roman appartiene alla Società austriaca di Lemberg-Czernowitz; essa è destinata a congiungersi, per Kronstad, alla grande linea Vienna-Cracovia-Lemberg. Essa venne aperta nel 1870.

4° Infine, la linea da Bucarest a Giurgevo, dal Nord al Sud, lunga 67 chilometri che mette capo in faccia a Roustschouk, sulla riva opposta del Danubio.

Bisogna inoltre aggiungere a questa rete di 1230 chil. le linee e diramazioni costrutte dai Russi ed a loro spese, durante l'ultima guerra, per le loro operazioni strategiche, e che, a termini di una Convenzione del 16 aprile 1877, devono rimanere di proprietà del Governo rumano. È altresì molto probabile che il Governo rumano possa rimanere, con poca spesa, proprietario del nuovo materiale posto in circolazione su queste linee, poichè i Russi non potrebbero impiegarlo sulle loro ferrovie a binario più largo.

**Ferrovie portoghesi** — Un dispaccio da Lisbona ai giornali francesi, dichiarando completamente inesatta la notizia data dal *Globe*, circa alla cessione all'Inghilterra della baia di Lagoa, soggiunge che si cerca di stabilire un accordo fra l'Inghilterra e il Portogallo per la costruzione di una ferrovia, garantita dai due Governi, fra il territorio portoghese e la baia di Lagoa e di Transwal.

**Disastro in America**. — Un dispaccio da Nuova York annunziava, giorni fa, un terribile fatto avvenuto sulla ferrovia vicina a Walleston (Massacciussets). Ecco i particolari che ci reca in argomento il *Messager franco-americain*:

Un treno di viaggiatori, che conduceva a Boston più di 1500 persone da Sirver Lake, si sviò: 25 persone rimasero morte, e 150 ferite.

Il treno era composto di 19 vagoni di viaggiatori e tirato da due macchine. Passata la stazione di Walleston, improvvisamente, dopo un mezzo miglio di strada, apparve un vagone di merci, staccato da un treno cui era unito, e che viaggiava sul binario principale. Il convoglio andava colla velocità di 20 miglia all'ora, e, malgrado tutti gli sforzi per arrestare la sua marcia, andò a battere con tutta forza contro quel vagone.

Le macchine balzarono fuori delle rotaie, e rotolarono sotto la rampa; i vagoni andarono in pezzi, e le loro scheggie accatastaronsi in mezzo ad una orribile confusione di carni sanguinolente e di membra rotte.

La scena era piena d'orrore. A quindici miglia all'ingiro, nessuna casa, nessuna fonte. I soccorsi furono tardi a giungere; però alcuni impiegati avevano degli apparecchi telegrafici. Uno di essi si arrampicò ad un palo della via, tagliò un filo telegrafico, ed il primo dispaccio che annunciava a Boston il disastro, venne inviato col mezzo di questa stazione improvvisata.

Tosto si sparse per quella città la notizia. I parenti e gli amici, che attendevano alcuni viaggiatori di ritorno col treno vittima del disastro, saltarono in un convoglio speciale organizzato pel salvataggio, e giunsero a Walleston un'ora e mezza dopo la catastrofe.

Dire le scene strazianti che succedettero sul luogo ove il treno era affondato, è impossibile. Tra i feriti vi sono due figli del generale Butler.

# Notizie Diverse

**Bonificamento dell'Agro Romano**. — Nell'*Opinione* del 6 si legge:

Ieri sera si è riunita la Commissione parlamentare, incaricata dell'esame del disegno di legge relativo al bonicamento dell'Agro romano, per udire la Relazione dell'on. Baccelli e per deliberare sulle conclusioni di essa. La Commissione, pur accettando il disegno di legge uscito dalle discussioni del Senato, ha approvato nello stesso tempo un ordine del giorno proposto dall'on. relatore, nel quale si invita il Governo a provvedere, mentre porrà in atto il progetto del Senato, al bonificamento agricolo ed igienico di una zona di terra intorno alla città, che si estenda da qualunque punto delle mura esterne verso la campagna per un raggio di 10 chilometri.

L'ordine del giorno proposto dall'on. Baccelli è largamente e dottamente sviluppato nella sua Relazione, nella quale se ne mostra, con ragioni storiche ed igieniche, geologiche ed economiche, la imprescindibile necessità.

**Lavori edilizii in Roma** — A cura della Commissione delle feste per la venuta delle Loro Maestà, sono incominciati i lavori per la costruzione di un palco intorno all'esedra della piazza di Termini.

L'esedra sarà trasformata in anfiteatro. Saranno costrutte cinque gradinate, sulle quali potranno prendere posto gli invitati.

Anche all'interno della Stazione sarà straordinariamente addobbato per l'arrivo delle Loro Maestà.

Il salone, in cui la Famiglia Reale entrerà, appena smontata dal treno, sarà sfarzosamente allestito. A ciò provvederà, a sue spese, l'Amministrazione delle Ferrovie Romane.

La Società delle Ferrovie Romane ha, all'uopo, autorizzata l'Ispezione di Roma a spendere la somma di circa trenta mila lire, perchè l'addobbo riesca dignitoso.

**Palazzo pel Ministero della guerra**. — La *Riforma* dice:

Vi è un forte disparere fra la Direzione del Genio militare ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sulla apprezzazione della spesa occorrente pel nuovo palazzo del Ministero della guerra.

Questo edificio deve sorgere lungo la via Venti Settembro, ed il Genio militare ha previsto la spesa in L. 700,000, mentre il Consiglio dei lavori pubblici opina che questa somma abbia a riuscire insufficiente allo scopo.

Come accade sempre fra tecnici, ognuno persiste nella sua opinione, e la vertenza dovrà essere risoluta dagli on. ministri Baccarini e Bonelli. Chi avrà ragione? Lo vedremo; però è certo che, in fatto di preventivi, è molto difficile il prestarvi fede, e quando si prepara il doppio della cifra richiesta, ci si indovina sempre. Per la costruzione del palazzo del Ministero delle finanze si riteneva che dovessero occorrere sei milioni, ed invece se ne sono spesi di già quattordici, ed ancora non bastano.

**Palazzo della Banca Nazionale**. — La *Libertà* scrive:

Sappiamo che il Consiglio d'amministrazione della Banca Nazionale ha stabilito finalmente di costruire, lungo la via Nazionale, il palazzo della Direzione generale. A tale effetto ha acquistato dalla Società del Credito Mobiliare un'altra area attigua alla sua, di fronte alla proprietà Pallavicini. Sarebbe nelle intenzioni del comm. Bombrini, che il nuovo palazzo debba essere possibilmente isolato e fiancheggiato dalla Via Nazionale, Via dei Serpenti e Via di Sant'Agata dei Goti. La facciata principale sarà lungo la Via Nazionale. Speriamo che, rimosse tutte le difficoltà, si cominci finalmente a lavorare; ma dubitiamo assai che, malgrado tutto il buon volere, i lavori non possano cominciare che nella prossima primavera.

**Strade provinciali**. — Il Consiglio provinciale di Torino, nella seduta del 5 corr., ebbe a discutere sulla richiesta del Ministero dei lavori pubblici circa il completamento della rete delle strade provinciali in questa provincia.

Il consigliere Ceresa, relatore, a nome della Deputazione propose al Consiglio la seguente deliberazione:

« Considerando che le prime e più urgenti necessità per comporre la rete stradale della provincia, consistono: 1° Nella costruzione di un ponte interprovinciale sulla Dora Baltea, al passo di Sant'Anna presso Verolengo, la cui spesa è calcolata in L. 400 mila circa (come dal progetto dell'ing. Galimberti, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 4 gennaio 1862 e 24 febbraio 1877); 2° Nel compimento della rete stradale provinciale, quale trovasi per ora classificata, mediante le opere indicate, che richiederanno una spesa di L. 670 mila;

« Delibera di chiedere al Governo del Re: 1° Un concorso di L. 200 mila per la costruzione del ponte interprovinciale suddetto, come complemento indispensabile della rete di strade provinciali nella provincia di Torino; 2° Un concorso di L. 335,000 per le sistemazioni più urgenti delle strade già fin d'ora classificate fra le provinciali ».

Il Consiglio approvò la proposta della Deputazione.

**Strade comunali obbligatorie** — Nella seduta del 6 corr. il suddetto Consiglio provinciale prese a discutere sulle domande di sussidio per la costruzione di strade comunali obbligatorie.

Il consigliere Borella riferì che vi sono già 36 domande di sussidio, e che la somma complessiva domandata ascenderebbe a L. 1,500,000; propose quindi la nomina di una Commissione per istudiare e riferire, in una prossima sessione straordinaria, intorno al modo da seguirsi nell'accordare codesti sussidii.

Il Consiglio approvò tale proposta.

Il cons Ceresa svolse poi una sua proposta, intesa a muovere una rappresentanza al Governo, affinchè accordi ai Comuni i sussidii anche quando, per la costruzione delle strade comunali obbligatorie, siasi provvisto con mezzi diversi da quelli prescritti dalla legge del 1868.

Anche tale proposta venne dal Consiglio approvata.

**Ufficii tecnici provinciali e governativi**. — Nella seduta del 5 corrente il Consiglio medesimo prese pure a discutere sulla proposta del Ministero dei lavori pubblici intorno alla fusione degli Ufficii tecnici provinciali cogli Ufficii del Genio civile.

Il relatore Ceresa combattè la proposta, e conchiuse dicendo che quella fusione terminerebbe collo esautorare la Provincia in ciò che si riferisce ai servizii pubblici, e proponeva quindi la seguente deliberazione:

« Di rifiutare nel modo più assoluto e reciso la fusione od unificazione proposta.

« Dichiararsi la Provincia disposta ad entrare in trattative col Governo del Re per assumere mediante compenso quei servizii di opere pubbliche, che il Governo credesse di doverle affidare ».

Il Consiglio addottò la deliberazione proposta.

**Museo Industriale Italiano**. — Nella seduta del 6 corrente al Consiglio provinciale suddetto, il cons. Rossi svolse una sua interpellanza sul *Museo Industriale Italiano*, già accennata nella seduta precedente. Parlò delle misere condizioni in cui il Museo si trova, delle meschine economie che si fanno riguardo al medesimo; e domandò se sia vero che si voglia togliere al Museo il servizio delle privative industriali.

Il comm. Minghelli-Vaini, prefetto e Commissario regio, assicurò esser falso che si voglia privare il Museo dell'ufficio delle privative.

Parlò quindi sullo stesso argomento il cons. Massa; disse dei varii regolamenti emanati riguardo al Museo industriale, e non mai osservati; della nomina di un Direttore, varie volte dimandata al Governo, e sempre promessa, ma non mai ottenuta; disse che il Museo è indispensabile alla Scuola del Valentino, che senza di esso andrebbe in decadenza

Il cons. Ferraris, sindaco, parlò di quello che ha già fatto in proposito il Consiglio comunale. Disse che bisogna che concorrano tutti con l'opera e con lo studio allo scioglimento dell'ardua questione.

I consiglieri Rossi e di Sambuy presentarono quindi un ordine del giorno ciascuno; ma, dopo un'animata discussione, venne approvato un ordine del giorno firmato dai consiglieri di Sambuy, Rossi e Gamba, con cui « si prende atto delle dichiarazioni del Commissario regio, e s'invita la Deputazione provinciale a mettersi d'accordo colla Giunta municipale di Torino per eccitare il Governo a provvedere prontamente alla nomina del Direttore ed al funzionamento del Museo industriale ».

**Progresso reale e degno d' imitazione** — Scrivono da Mammola, 2, alla *Gazzetta d'Italia*:

Il soffio della civiltà entra gagliardo nelle Calabrie, dacchè fu aperta la ferrovia Bari-Reggio.

Tutti i paesi lungo la marina, in mezzo ai quali passa la ferrovia stessa, si danno premura di migliorare le loro condizioni, cercando nel mare l'elemento della loro futura grandezza.

Non dimenticando di essere figli della Magna Grecia, aprono vie, erigono fabbricati, si illuminano le contrade, si migliorano i locali degli Ufficii pubblici, si aumenta la istruzione aprendo scuole, ed i Comuni stanziano con coraggio, nei relativi bilanci, somme cospicue.

I paesi montuosi, che ebbero origine in gran parte dagli antichi abitanti fuggiti dalla marina per sottrarsi alle continue invasioni dei Saraceni, trovano opportuno ora di ritornare alle antiche loro sedi distrutte e formare nuove città in riva al mare, ed abbandonano le loro incomode e modestissime abitazioni ai loro coloni.

Un raro esempio di concordia cittadina e di ordine a tutte prove lo diedero in questo tempo i cittadini di Gerace, i quali stabilirono di abbandonare la città loro posta sul monte, di scendere in riva al mare, e fabbricarvi regolarmente palagi sontuosi, chiese, stabilimenti pubblici, caffè ed altro, in modo che fra pochi giorni la marina di Gerace si trasformerà in una nuova e bellissima città, col monte a tramontana, col mare a mezzodì, e con la via ferrata nel mezzo, che agevolerà le comunicazioni tra Reggio, Taranto, Catanzaro e Bari.

Vi assicuro che il sorgere di questa città, ove prima era un deserto, sembra un miracolo!

Per provare a qual punto giunse il patriottismo, basterà dire che furono offerti gratuitamente i nuovi fabbricati agli impiegati del circondario; e siccome questa offerta non poteva essere accettata, fu stabilito che un perito, nominato dal presidente del tribunale, determinasse quanti e quali locali sarebbero occorsi ed il prezzo della mercede di fitto, non volendo fare alcuna questione d'interesse.

Il Comune poi votò ad unanimità L. 200 mila per il fabbricato destinato agli Ufficii pubblici.

La deliberazione del Consiglio provinciale di Reggio, che votò la discesa della sede del tribunale alla marina, fu accolta con generale esultanza.

Parlandovi poi del paese ove scrivo, dirò che anche qui si fa moltissimo.

Strade, scuole, illuminazione pubblica, acquedotto, piazze, allargamento delle vie, Biblioteca comunale ed altro, sono cose di fatto; e se i prodotti campestri di questo fertilissimo territorio corrisponderanno, vi assicuro che in poco tempo Mammola sarà una cittadina brillantissima.

**Concessioni di derivazioni d'acqua** — Con R Decreto del 6 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corrente), è concessa facoltà agli individui e Comuni indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice, 1 per irrigazione, 2 per usi domestici, e 2 concessioni par occupazione di spiaggia lacuale.

**Porto di Messina** — Con R. Decreto del 29 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corrente), è autorizzata una prelevazione di L. 48,000 dal fondo delle *Spese impreviste* del bilancio del Ministero del tesoro pel 1878, da portarsi in aumento del capitolo n.° 253, *Porto di Messina — Compimento del bacino di carenaggio*, del Ministero dei lavori pubblici per l'anno stesso. Tale decreto verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

**Banco di Napoli** — Scrive il *Roma* del 9 corrente: Ieri, dopo lunga e splendida discussione, alla quale presero parte i consiglieri Fusco, Castellano, Incagnoli e il direttore generale Sacchi, il Consiglio generale del Banco deliberò lo impianto di nuove succursali nell'alta Italia.

Le considerazioni svolte furono tali da dimostrare come il Banco abbia delle somme ingenti da collocare, ed è perciò che ha bisogno di estendere la sua attività in quelle provincie, dove la carta commerciale è in gran quantità, e dove il denaro può trovare un collocamento, che meglio risponda al fine per cui esistono gli istituti di credito.

**Nuova Convenzione monetaria** — Leggiamo nel *Temps*:

La Conferenza monetaria dell'Unione latina, composta dei delegati della Francia, del Belgio, della Grecia, dell'Italia e della Svizzera, tenne il 5 corr. la sua ultima seduta al Ministero degli affari esteri.

L'oggetto di questa Conferenza era, com'è noto, di preparare un progetto di Convenzione in luogo di quella del 1865, la cui durata spira al 1° gennaio 1880.

Il ribasso dell'argento ed il mantenimento del corso forzoso in Italia non permettevano che la Convenzione venisse rinnovata, che facendole subire importanti miglioramenti. Questi miglioramenti sono stati fortunatamente realizzati; l'unione è stata mantenuta sulla base della libertà della coniazione delle monete d'oro e della sospensione della coniazione delle monete d'argento di 5 franchi.

Nessuno Stato potrà coniare moneta, senza l'unanime consenso degli altri Stati.

Invece di riunire Conferenze annue, come si è fatto da parecchi anni, per mettersi d'accordo sui contingenti di coniazione del danaro, è stato deciso in massima, che non avrebbe luogo alcuna coniazione, senza previo avviso. È questo un primo miglioramento.

In secondo luogo, l'Italia ha fatto un passo verso la soppressione del corso forzoso, impegnandosi a distruggere i piccoli biglietti inferiori ai 5 franchi. È questo un secondo miglioramento.

L'Italia ritirerà, per sostituirla nel proprio paese alla carta-moneta, la moneta spicciola italiana di argento, che la carta aveva scacciato fuori d'Italia, e che ingombrava la circolazione degli altri Stati dell'Unione e soprattutto della Francia.

La moneta spicciola italiana non sarà più ricevuta dalle Casse pubbliche degli Stati dell'Unione, a partire dal 1° gennaio 1880.

Un articolo annesso alla Convenzione regola le condizioni del riscatto, per parte dell'Italia, della moneta spicciola, che le sarà consegnata dalle Potenze unite.

Dovendo questa nuova Convenzione essere posta in esecuzione il 1° gennaio 1880, bisognava regolare le condizioni della coniazione delle monete di 5 franchi d'argento per l'anno 1879. L'Italia ha rinunciato al diritto illimitato di coniazione: per quest'ultimo anno essa ha acconsentito a limitarsi ad un'emissione di 20 milioni. Gli altri Stati non conieranno monete da 5 franchi d'argento.

Un progetto di legge sarà immediatamente presentato alle Camere per chiedere la ratifica della nuova Convenzione.

**Rendite postali**. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto delle rendite postali ottenute nel 3° trimestre 1878, in confronto di quelle verificatesi nel 3° trimestre 1877.

Nel 3° trimestre (luglio, agosto e settembre) del 1877, le rendite postali avevano importato L. 6,195,244 05; nei mesi precedenti dello stesso anno, L. 12,137,969.24. Quindi un totale di L. 18,333,213 29

Nel 3° trimestre del 1878 si ebbe un totale di 6,376,046.75 lire; quindi una differenza in più, nel 1878 rispetto al 1877, di L. 180,802.70.

Nei mesi precedenti dello stesso anno si erano ottenute L. 12,569,214.58; cioè una differenza in più, rispetto al 1877, di L. 431,245 34.

Il totale generale delle rendite postali nei primi nove mesi del 1878 è dunque stato di L. 18,945,261.33. La quale cifra presenta un aumento nel 1878, rispetto ai mesi corrispondenti del 1877, di L. 612,048.04.

**Ufficii telegrafici**. — Il 1° corr. in Collesano (prov. di Palermo), il 3 in Bricherasio (prov. di Torino) e in Caldarola (prov. di Macerata), ed il 5 in Vastogirardi (prov. di Campobasso), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi sottomarini**. — Il *Diritto* dice che in seguito a lunghe e difficili operazioni, contrariate dal cattivo tempo, è stata compiuta, il giorno 8 corrente, sotto la direzione di un ispettore generale ai telegrafi dello Stato, il comm. Salvatori, la riparazione del cavo sottomarino Otranto-Vallona, e la corrispondenza fra Otranto e Costantinopoli ha ripreso il suo corso regolare.

**Telegrafia internazionale** — La Direzione generale dei telegrafi fa noto avere l'Ufficio internazionale di Berna annunciato, che il Governo austro-ungherese ha aperto nella Bosnia e nell'Erzegovina i seguenti Ufficii alla corrispondenza telegrafica internazionale:

1° Nella Bosnia:

*a)* Con servizio permanente, gli Ufficii di: Dolni-Tuzla, Glasinac, Gracanica, Jaice, Konjica, Livno, Prjedor, Rogatica, Visegrad, Vlasenica e Zvornik;

*b)* Con servizio limitato, gli Ufficii di: Bihac, Foca, Gorazda, Novi, Sibosica, Tarcin, Türkisch-Samac, e Vranduc.

2° Nell'Erzegovina:

Con servizio permanente, gli Uffici di: Domanovich, Gasko, Jablanika, Ljubinje, Ljubusca, Nevesinje, Stolac e Trebinje.

Le tasse applicabili ai telegrammi diretti a questi Ufficii sono quelle della Turchia d'Europa.

**Illuminazione elettrica**. — Il Governo inglese, scrive l'*Indépendance Belge* del 1° novembre, esperimenta già la nuova luce elettrica nelle sue applicazioni alle officine, laboratorii, ecc. La prima prova ne fu fatta all'arsenale di Woolwich, ed una lampada elettrica, appesa al soffitto di un laboratorio da falegname, rischiarò per otto giorni di seguito gli operaj incaricati di fabbricare le cassette da cartuccie.

In quegli otto giorni si constatò che la diffusione della luce si estendeva sopra un raggio di 50 piedi, e che questo metodo di illuminazione è eccellente per gli opifizii, il cui soffitto è elevato. Si calcolò inoltre che la lampada elettrica costava 8 *pence* (80 centesimi) all'ora, e che dava una luce equivalente a quella di 40 o 50 becchi di gas; ma la forza motrice, che produce la elettricità, essendo stata fornita gratuitamente da un apparecchio situato in una fabbrica vicina, il costo del mantenimento dell'apparecchio non venne compreso nel calcolo del costo della lampada elettrica.

La nuova lampada elettrica fu pure esperimentata nella fabbrica d'obici dell'arsenale, e gli operaj ne rimasero molto soddisfatti.

Il solo inconveniente che siasi constatato si fu quello che, siccome la pressione esercitata dalla macchina motrice era variabile, la luce riesciva alquanto intermittente.

— Lo stesso giornale scrive in data del 4 corrente:

Mercoledì scorso un esperimento d'illuminazione a luce elettrica ebbe luogo a Berlino, nel nuovo magazzino delle merci del palazzo delle Poste, alla presenza del dottore Stephan, direttore generale, e di parecchi altri funzionari.

L'esperimento riuscì completamente: il dottor Stephan si potè convincere che, grazie a quella illuminazione, si potrebbero agevolmente leggere tutte le iscrizioni da una estremità all'altra della sala. Perciò venne deciso che, ad incominciare dal lunedì successivo, giorno in cui il magazzino verrà aperto al pubblico, sarà illuminato a luce elettrica.

— La *Semaine financière* annuncia poi che si è costituita a Nuova York una Società, tra i cui fondatori si nota il signor Edison, la quale ha per iscopo di usufruire le recenti scoperte del medesimo sulla elettricità. Questa Società, col capitale di 300 mila dollari, porta il titolo di: *Società per la produzione della luce, del calore e della forza mediante l'elettricità.*

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii non si ebbero, nella scorsa settimana, variazioni notevoli, nè transazioni importanti.

Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 347 al 348; le Obbligazioni relative deboli a principio a 252.75, si tennero poi ferme a 253.25 e 254. Stazionarii i Boni a 577.

Le Sarde, della serie A, s'aggirarono sul 252; quelle della serie B, sui 255 e 255.50; le Pontebbane invariate sul 390.50; l'Alta Italia sul 264 e 264.50.

A Parigi, le Lombarde negoziate con poca animazione, oscillarono tra il 148 al 150; le Obbligazioni relative a 238 e 239; le Vittorio Emanuele a 236 e 238; le Azioni delle Ferrovie Romane a 71; le Obbligazioni a 265 e 266.

## CONVOCAZIONI

**Banca Nazionale Toscana.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 26 corr. in Firenze, sede sociale, per la elezione di 3 consiglieri in luogo dei cessanti d'ufficio, e di 3 censori per l'esercizio 1879.

# Avvisi d'Asta

Il 19 corr., presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del 3° tronco della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso S. Buono, della lunghezza di m. 2786.50, per la presunta somma di lire 86,860. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso lo Prefettura di Benevento, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Colle Sannita, che partendo dall'abitato, deve raggiungere il sito detto Crocetta di Decorata per innestarsi colla strada in costruzione di Castelvetere, col ribasso di un tanto per cento sul montare dell'opera, applicabile a tutti i lavori. Questi sono da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3500, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco di strada nazionale Termini-Taormina, diramazione su Caltanissetta, della lunghezza di m. 12,340 prr l'annuo canone di L. 16,110. Manutenzione dal 1° aprile 1879 a tutto marzo 1885. Deposito interinale L. 1200 in biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Belluno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul torrente Cordevole e Bribano e dell'argine stradale di accesso, in diminuzione dell'importo di L. 119,711.44, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 7000; cauzione definitiva L. 835 di rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 25 corr., presso la Prefettura di Sassari, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della sistemazione della strada da Ittiri a Romana, in diminuzione della presunta somma di L. 156,180, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Sottoprefettura di Casale, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un canale della portata di 2 m. c. di acqua al minuto secondo da derivarsi dal Po a sponda destra sotto il Castello di Verua-Savoia (Torino), e di un mulino a 4 palmenti (sistema americano), per il presunto importo complessivo di L. 168,797.87. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 20,000, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

40ª Settimana. — *Dal* 1° *al* 7 *ottobre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 425,013.33 | 293.92 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 420,213.31 | 290.60 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 4,800.02 | + 3.32 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 15,499,287.15 | 10718.73 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 16,887,637.36 | 11678.86 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,388,350.21 | — 960.13 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 170,976.01 | 149,06 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 157,510.18 | 139.39 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 13,465.83 | + 9.67 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,92 | 5,643,252.39 | 4,928.95 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,095.93 | 5,467,253.96 | 4,988.69 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 48.99 | + 175,998.93 | — 59.74 |

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di agosto* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Prodotti del mese di agosto 1878 . . . | 49,083.16 | 16,593.21 | 12,067.81 |
| Mese corrispondente 1877 . . . . . . . | 49,859.93 | 15,339 98 | 7,126.87 |
| Differenza nel 1877 in più . . . . . . | » | 1,253.23 | 4,940,94 |
| Differenza nel 1877 in meno . . . . | 776,77 | » | » |

## Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 486,352.08 | 15,304.45 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 464,697.45 | 14,720.45 |
| Differenza in più . . . | — | 21,654.63 | 584.00 |
| Differenza in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 26 agosto 1878. | 1,652 | 17,201,937.49 | 15,969.19 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 18,144,351.48 | 16,905.48 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 942,413.99 | 936.29 |

(*) Media annua.

## FERROVIE SARDE

*Prodotti del 3° trimestre 1877-78 depurati dalle tasse governative.*

| TITOLI DIVERSI | ANNO 1877 | ANNO 1878 | DIFFERENZA in più | DIFFERENZA in meno |
|---|---|---|---|---|
| Chilom. in esercizio | 198 | 198 | » | » |
| Viaggiatori . . . . | 146,887.44 | 140,549.09 | » | 6,338.35 |
| Merci a G. Velocità | 13,274.76 | 13.391.28 | 116.52 | » |
| id. a P. Velocità | 87,558.14 | 72,320.21 | » | 15,237.93 |
| Introiti diversi . . | 13,861.23 | 9,961.10 | » | 3,900.13 |
| Totali . . . | 261,581.57 | 236,221.68 | 116.52 | 25,476.41 |

# ANNUNZI

## PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di martedì 19 corrente, alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 4 da Torino a Cuneo per Carmagnola, compreso fra la cinta daziaria di Torino alla barriera di Nizza ed il confine colla provincia di Cuneo oltre Carmagnola.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 45.400.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di giovedì 28 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 2 novembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# TARDY, GALOPIN-SÜE E JACOB

SOCIETÀ INDUSTRIALE DI

## COSTRUZIONI METALLICHE

**con Opificio in SAVONA**

*Indirizzo pei telegrammi: GALOPIN-SAVONA*

Progetti e studi diversi — Ponti metallici — Tettoie — Mercati
Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Ferramenta d'ogni genere

## FONDAZIONI PNEUMATICHE

con colonne accoppiate alla base per PONTI, DIGHE e MOLI
*(Nuovo sistema privilegiato)*

## APPARECCHIO SPECIALE

PER L'ESECUZIONE DI FONDAZIONI SOTT' ACQUA
*(Privilegiato nel Regno ed all'Estero)*

CALDAJE A VAPORE PER LA MARINA E L'INDUSTRIA

**installazioni**

PER OFFICINE A GAS E CONDUTTURE D'ACQUA

**PALI A VITE**

Sistema A. GALOPIN-SÜE (Privilegiato nel Regno ed all'Estero)
**tanto per fondazioni di Ponti, Dighe ed altro che per sonda d'esplorazione**

**TETTOJE IN FERRO**

SPECIALITÀ ESCLUSIVA PER L'ITALIA DELLE TETTOJE E COSTRUZIONI del sistema privilegiato **FRIEDMANN.**

---

# ROCHETTE GIUSEPPE

**TORINO (Valdocco)**

**Costruzioni metalliche e fonderia**

Macchine diverse — Trasmissioni — Ruote idrauliche — Turbine — Caldaie a vapore — Torchi idraulici e altri — Pompe — Getti in ghisa.

**Lavori per strade ferrate, ponti, tettoie, ecc. Macchine per Cartiere e Ceramica.**

**Materiale d'occasione**

Macchine a vapore, Locomotive e Locomobili, Caldaie, Piattaforme girevoli, Grue, Pompe centrifughe e Letestù. ecc.

---

**Privilegiata**  **Fabbrica di**


# DINAMITE NOBEL

## CAPSULE, MICCIE, e PRODOTTI CHIMICI

DELLA SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA IN **AVIGLIANA** (presso Torino)

Decreti Reali 14 dicembre 1873, 17 giugno 1875 e 21 giugno 1878

**Fornitori esclusivi del Regio Ministero della Guerra**

Questa **Dinamite** fabbricata sotto la vigilanza dell'Inventore signor Ingegnere ALFREDO NOBEL, possiede tutte le prerogative attendibili da questo utilissimo trovato, cioè: **Forza, Sicurezza, Economia di tempo e di utensili, e non pregiudicevole alla salute.**

Non devesi perciò confondere con tutte quelle **imitazioni pericolose** che pur troppo ingombrano oggidì il Commercio, con grande scapito dei Consumatori.

*Dirigere le domande all'AMMINISTRATORE DELEGATO in* AVIGLIANA (Provincia di Torino).

---

*Di prossima pubblicazione:*

**la STRENNA del FISCHIETTO pel 1879**

In Torino L. 2 — nel Regno L. 2.25
Estero L. 3 (franca a domicilio)

Si dà in dono a chi si associa (direttamente all'ufficio) al **FISCHIETTO** per un anno L. **24**
Estero L. **36** — Americhe L. **50**

TORINO — Via Massena, 10 — TORINO

*Librai e Rivenditori solito sconto.*

---

# GAZZETTA DEGLI AFFARI

ANNO IV

## BANDITORE UFFICIALE

Esce in Milano due volte la settimana in otto a sedici pagine, e annunzia regolarmente le ASTE (primo incanto, ribasso del ventesimo o fatali, aumento di sesto) che si tengono nelle 69 provincie del Regno, per

**Forniture** civili e militari;
**Lavori pubblici** in qualsiasi genere:
**Vendite forzate** di caseggiat e terreni di ogni specie, stabilimenti industriali, macchine, mobili, ecc.
**Affari diversi** come Esattorie, diritti di pedaggio, pesca, rivendite di generi di privativa, Banchi del R. lotto vacanti, ecc. Oltre a ciò pubblica:
**I nomi di coloro che risultano aggiudicatarii alle aste definitive,** specialmente per forniture e lavori pubblici.

Un **Corriere delle industrie** o un **Corriere dei lavori pubblici**, coi quali porta settimanalmente a cognizione dei lettori tutte le novità in materia, agitando le questioni più importanti del giorno.

Le **Notizie utili**, che sono quelle che agli industriali, commercianti, imprenditori di lavori pubblici, come ferrovie, strade, ponti, arginature, ecc., ai capitalisti possono più interessare.

**ABBONAMENTI:**

**Italia** (a domicilio), anno L. **10**, semestre L. **6** — **Estero** in tutti gli Stati dell'Unione postale, anno L. **15**, semestre L. **8**.

**Milano via Capellari, N. 4.**

---

# UFFICIO TECNICO INDUSTRIALE

RAPPRESENTANZE DI CASE ESTERE

Ing. **FERDINANDO PIATTINI**

*Torino — 7, Via Pio V — Torino*

Materiale fisso e mobile per Ferrovie e Tramways — Impianti Industriali. Riscaldamento e Ventilazione — Condotte d'acqua e di gaz — Ponti e Tettoie — Ferri — Poutrelles — Chiusure Metalliche privilegiate — Tegole economiche in lamiera inossidabile.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 16 corrente alle ore 10 antimerid. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per un sessennio del tronco della strada provinciale N. 12 da Torino a Milano, compreso fra la cinta daziaria di Torino ed il confine colla Provincia di Novara della lunghezza di metri 32,748, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 34,683.39, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 4400, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 14,666 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 7 novembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

---

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 16 novembre corr., alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per anni sei del tronco della strada provinciale N. 17, da Ivrea a Pont, compreso fra gli abitati di Castellamonte e Pont, della lunghezza di metri 10,548.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 10,203.53, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 2,550 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 6,375, o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 7 novembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, e per conto della cessata Società esercente dette Strade Ferrate, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

**ACCIAIO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide** Chilogr. **56,000** circa
**FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in guide e ritagli di guide** . » **3,053,000** »
**GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti** . . . . . . . . » **300,000** »
**FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura** . . . . . . . . . . . . . » **6,800** »
**Lamiera di ferro, Ottone, Rame e Bronzo da rifondere, Zinco e Latta inservibili, Packfond in riverberi inservibile. Quantità diverse.**

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 novembre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 ottobre 1878.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

## ANTICIPAZIONI SULLE SETE

Il CREDITO LIONESE a LIONE avvisa il pubblico che egli fa delle anticipazioni sopra deposito di Sete greggie e lavorate.

Il detto Stabilimento di Credito ha organizzato per questa natura di operazioni, dei Magazzini speciali *Via Mulet, N. 6 e 18* a Lione che offrono tutte le facilità per il deposito, la visita ed il ritiro delle mercanzie.

Le anticipazioni si fanno a Lione; dirigersi al *Credito Lionese,* in detta Città.

## UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
## ITALIANI ed ESTERI
**Torino, via Finanze, 13**

Quest'Ufficio, che trovasi in diretta corrispondenza colle Amministrazioni di tutti i giornali d'Italia e dell'estero, s'incarica di ricevere gli abbonamenti e le inserzioni pei medesimi a prezzo di tariffa, offrendo le maggiori guarentigie di puntualità ed esattezza.

Tip. *Monitore delle Strade Ferrate*
Torino, via Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 20 Novembre 1878 N.° 47.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDÌ.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le nuove costruzioni ferroviarie — Questionario per l'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie Italiane — Le ricompense al Creusot all'Esposizione Universale di Parigi — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Della voluminosa Relazione dell'On. Morana intorno ai *provvedimenti per la costruzione di nuove linee di complemento della rete ferroviaria del Regno*, togliamo oggi le conclusioni e il testo del contro-progetto della Commissione, in riserva di riferire quelle altre parti di questo importante lavoro che ci parranno più opportune.

Il relatore così conchiude:

.....Eccoci alla fine di questo lavoro, che non abbiamo ricercato o agognato, ma al quale abbiamo dedicato tutto il nostro tempo e le nostre cure, durante le ultime vacanze parlamentari.

Non coltiviamo la lusinga di aver potuto contentare i nostri onorevoli colleghi, conoscendo quanto impari al còmpito assegnatoci siano le nostre umili forze; e solo speriamo di aver meritato la loro indulgenza col mantenere, a costo di qualsiasi sacrificio, inalterata la promessa della Giunta di consegnare il lavoro prima della riapertura della Camera.

Ed ora ci sia lecito di raccogliere le idee sparse lungo il non breve e non sempre facile cammino, e sintetizzare gli argomenti coi quali cercammo trasfondere in voi il nostro convincimento.

Che cosa procurammo di dimostrare? Quale fu l'idea direttrice del nostro lavoro?

Procurammo di dimostrare la nostra inferiorità ferroviaria nel mondo, per dedurne la necessità di raggiungere al più presto le nazioni più fortunate e conservare degnamente il nostro rango di grande Potenza.

Procurammo di far manifesta la convenienza di attirare in casa nostra il commercio di transito per l'Oriente e per gran parte dell'Occidente, onde migliorare le nostre condizioni economiche e restare vincitori in quella lotta nobilissima in cui abbiamo impegnati i nostri scali con gli scali di Francia, e singolarmente Genova con Marsiglia.

Accortici che da questo tentativo potrebbe derivar danno allo sviluppo delle industrie paesane, qualora mancassero convenienti ripari adatti a correggere la disuglianza prodotta dalle linee di transito, abbiamo affermato il dovere di aumentare gli strumenti interni della produzione e del lavoro, col moltiplicare le ferrovie locali, affinchè ogni angolo del nostro paese ne sia convenientemente provvisto.

In verità dal 1860, epoca gloriosa del nostro risorgimento, in poi, non eravamo rimasti neghittosi, ed una rispettabile rete di ferro ricopre già il suolo italiano. Ma all'equanimità della distribuzione era stata giustamente anteposta la ragione dei commerci internazionali e la difesa della patria; per cui molte contrade restano tuttora prive di questo potente mezzo di civiltà e d'economica trasformazione.

È giunto il momento di riparare a cotanto inconveniente, pur non perdendo di mira i suddetti nobilissimi fini; e perciò questa legge provvede eziandio a che le contrade non ancora solcate e beneficate dalla vaporiera, lo siano in breve, stringendo in un tutto armonico gli interessi della località e quelli della universalità dei cittadini.

Per raggiungere tale intento, riusciva indispensabile la consociazione delle forze vive della nazione; ed il contributo dello Stato, delle Provincie e dei Comuni in diversa proporzione secondo che l'interesse generale o locale prevalesse, era la conseguenza di questa associazione e di tale sforzo comune.

Tutti codesti argomenti vennero coscienziosamente studiati; furono adottate le norme di massima; e le conclusioni propostevi sono il risultato di codesti studii, dai quali scaturirono il riparto in categorie, le modalità di costruzione e d'esercizio, nonchè tutte le altre disposizioni am-

ministrative adatte a rendere spedita e sicura l'esecuzione della legge.

Una parte importantissima del ponderoso tema non poteva non attrarre singolarmente la nostra attenzione: vogliamo parlare della parte finanziaria del progetto, sulla quale la vostra Giunta si fermò lungamente.

Nessuno contesta l'utilità delle opere pubbliche ed il loro indefinito progresso, ma esse hanno un limite, il quale consiste nella *possibilità di ciò che è utile*. Questa possibilità, infatti, è subordinata alle condizioni più o meno prospere dell'erario pubblico; e nel caso speciale, alla convenienza d'immobilizzare una massa annuale di numerario, la quale non superi il possibile risparmio della nazione. Conseguentemente noi non potevamo perdere di vista le condizioni presenti dei bilanci dello Stato, delle Provincie e dei Comuni, per presentarvi una legge in tutte le sue parti attuabile.

Parve agli occhi nostri che la possibilità del risparmio nei limiti di circa 80 milioni annuali potesse e dovesse ammettersi; ma parve altresì che la condizione economica e finanziaria dei Comuni e delle Provincie fosse talmente grave, da farci dubitare dello adempimento dei loro doveri, quante volte mancasse un congegno che venisse in soccorso del loro credito.

Credemmo di ritrovare codesto congegno in una Cassa delle ferrovie garantita dallo Stato, la quale attirasse a sè, per sottoscrizione diretta, i risparmii dei cittadini, con lo allettamento di un impiego sicuro e vantaggioso, ed emettesse in cambio titoli di debito, ammortizzabili per suo mezzo, la mercè dei versamenti annuali fattivi dallo Stato e dagli enti morali.

Ciò posto, ci siamo dati cura di esaminare ad uno ad uno tutti i tracciati, raffrontandoli con le norme direttrici; paragonandoli sommariamente con gli altri tracciati, che per avventura vi furono opposti; ed adottata la classificazione, vi abbiamo reso conto dei motivi che ci guidarono nella scelta.

Ed ora il nostro còmpito è esaurito: tocca a voi decidere. Valutate, col vostro senno e col vostro sapere, gli estremi di fatto che vi abbiamo sottoposto, e gli argomenti da cui originarono le nostre conclusioni. Ma, nell'atto di prendere la risoluzione finale, rammentatevi che una Potenza vicina, le orme della quale abbiamo spesso seguìto anche quando poteva sembrare inutile ed inopportuno il farlo, ci dà il nobile esempio delle grandi iniziative economiche, dei sapienti ardimenti, la cui mercè si acquista la forza necessaria per superare le grandi crisi e le straordinarie sventure.

Essa, la Francia, che pure ha sorpreso il mondo con la più patente dimostrazione della sua potenza economica, non si crede ancora abbastanza fornita degli strumenti del lavoro e della produzione; ed a creare *l'outillage qui lui est nécéssaire pour faire ces progrès*, s'impegna in una spesa di 4 a 5 miliardi ripartibile in dieci anni, a fine di completare la sua rete ferroviaria, migliorare i porti, accrescere i fari, e conservare il rango industriale ed economico che ha saputo acquistarsi nel mondo.

E perchè anche questa volta non seguiremo noi, in più modesta misura come conviensi a nazione meno prospera, ma egualmente animata dall'idea civile del progresso mediante il lavoro, l'esempio che ci viene d'oltr'Alpi?

Rammentiamoci che, facendolo, daremo prova di buon senso economico-finanziario, e provvederemo al miglioramento del nostro bilancio, imperocchè, come ha giustamente detto Léon Say, non é possibile concepire un Ministro delle finanze, il quale non fondi le risorse del bilancio sulla ricchezza del paese; e non essendo possibile d'ottenere una pingue entrata in un paese povero, il primo còmpito d'un Ministro delle finanze consiste nello sviluppare la ricchezza nazionale.

Stupende parole, che si attagliano mirabilmente al caso nostro!

Sì, o signori, le imposte da noi sono ormai tanto gravi e insopportabili, da legittimare il pensiero di diminuirle. Ma come fare ciò, senza attentare alla prosperità generale e comune della nazione, a sviluppare la quale si richiedono ancora nuove ed ingenti spese?

Ad alleggerire il carico cotanto grave, è giustizia si pensi; ma forse condurranno più facilmente alla meta desiderata i mezzi che rendono vigorosi e robusti gli omeri dei contribuenti che devono sopportarlo, anzichè le diminuzioni effimere, specialmente se generano la riduzione delle opere pubbliche, troncando i nervi del lavoro, *l'outillage nécéssaire* all'incremento della produzione e della ricchezza.

Questa è la via che presceglie la Francia, ammaestrata dalla dura esperienza; imperocchè non ignora che l'Europa tutta, anzi l'intero mondo, traversa una crisi economica gravissima, « *la crisi del buon mercato* », e si sforza con ogni mezzo, con ogni pubblico sacrifizio, di ridurre le spese generali e le spese di produzione.

Imitiamola anche noi, e facciamo a nostra volta ciò che incombe al Governo oculato e sapiente di un popolo industrioso e civile; prepariamoci ad entrare convenientemente nella palestra economica internazionale il giorno della ripresa degli affari.

Meditiamo infine profondamente sulle parole, con le quali chiudeva il suo recente discorso Léon Say al banchetto di Calais:

« Diciamo a noi stessi (sono le sue parole) che un paese « dotato di un potente strumento di lavoro, che un paese « le cui economie s' accrescono quotidianamente, saprà « meglio degli altri trar partito dalla ripresa degli affari ».

Procuriamo dunque di essere tra i fortunati, se non potremo sperare di trovarci fra i primi; e per ciò conseguire, impegniamo tutte le nostre risorse, tutti i nostri risparmi allo sviluppo industriale e morale del nostro paese, e specialmente di quelle vergini contrade, le quali non aspettano che una grande iniziativa per darci i tesori che racchiudono in seno; i quali tesori, con l'aumento della ricchezza generale, rigenereranno certamente, a preferenza di qualsiasi altro rimedio, l'affannato bilancio della nazione ed il non prospero stato dei contribuenti.

### *Progetto della Commissione.*

*Art.* 1. É autorizzata la costruzione delle ferrovie contemplate dalla presente legge, secondo le norme e le condizioni dalla stessa specificate.

*Art.* 2. Saranno costruite per conto ed a spese dello Stato, salvo i sussidii o contributi già votati dai Corpi morali interessati, le ferrovie:

1. Novara al confine svizzero presso Pino;
2. Roma alla linea Sulmona-Aquila;

*Art.* 3. Saranno costruite dallo Stato, col concorso obbligatorio delle Provincie interessate di cui all'articolo 4, le ferrovie:

1. Parma-Spezia (con diramazione a Sarzana);
2. Faenza-Pontassieve;
3. Terni-Rieti-Aquila;
4. Campobasso-Benevento;
5. Codola-Nocera;
6. Reggio (Calabria)-Paola-Castrocucco alla linea Eboli-Romagnano per le valli della Noce e Diano.

*Art.* 4. Le Provincie traversate dalle linee indicate nell'articolo 3, o direttamente interessate alla costruzione, concorreranno per un decimo, da pagarsi in 20 annue rate.

Il costo delle linee, sul quale si determina l'ammontare delle annue rate di concorso, viene fissato al cominciamento dei lavori sulla base dei progetti e delle perizie della linea intera. Questa somma potrà essere rettificata, rettificandosi i progetti stessi, e liquidandosi le spese in base ai contratti d'appalto. Le somme in aumento o diminuzione saranno aggiunte alle rate non ancora scadute, o detratte dalle medesime.

La decorrenza delle annualità avrà principio dal cominciamento dei lavori.

Le annualità predette saranno iscritte come spese obbligatorie nei bilanci di ciascun anno delle Provincie interessate.

Con Decreto Reale, sentiti i Consigli provinciali, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato, sarà stabilito il riparto delle quote di contributo per ciascuna linea fra le dette Provincie.

*Art.* 5. Saranno costruite dallo Stato, in relazione dell'annua spesa indicata nell'art. 25, col concorso obbligatorio del 20 per cento delle spese di costruzione e di armamento per parte delle Provincie interessate, le seguenti ferrovie:

1. Aosta-Ivrea;
2. Linea d'accesso al Sempione (da Gozzano fino a Domodossola);
3. Sondrio-Colico-Chiavenna;
4. Belluno-Feltre-Treviso;
5. Macerata-Albacina;
6. Ascoli-San Benedetto;
7. Teramo-Giulianova;
8. Avezzano al tronco Ceprano-Roccasecca:
9. Campobasso-Termoli;
10. Benevento-Avellino;
11. Battipaglia-Pesto-Castrocucco;
12. Da Cosenza a Nocera Tirrena;
13. Dalla marina di Catanzaro allo stretto Veraldi per Catanzaro;
14. Taranto-Brindisi;
15. Messina-Patti al tronco Cerda-Termini;
16. Siracusa-Licata.

L'obbligo delle Provincie viene determinato, quanto alla somma, sulla base dei progetti o delle perizie approvate; quanto alla decorrenza, dal giorno in cui dovranno incominciare i lavori; e quanto al riparto delle rate, dal tempo entro il quale i lavori dovranno presumibilmente essere compiti.

*Art.* 6. Per le ferrovie di cui agli articoli 3 e 5, le Provincie avranno diritto di rivalersi in parte delle loro rispettive quote di concorso sui Comuni più direttamente interessati.

In caso di contestazione sulle quote, che dalla Deputazione provinciale fossero assegnate ai detti Comuni, si procederà a norma dell'art. 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

*Art.* 7. Quando le Provincie interessate non si accordassero rispetto alla loro quota di contributo alla costruzione delle ferrovie di cui all'articolo 5, il riparto sarà definitivamente stabilito con Decreto Reale, secondo il grado d'interesse di ciascuna provincia, sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato.

*Art.* 8. La linea da Novara al confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compita contemporaneamente alla linea principale del San Gottardo, a norma della Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.

Le altre linee saranno costrutte negli anni nei quali per effetto della presente legge, saranno iscritte le somme necessarie alla loro costruzione, salvo le disposizioni del seguente articolo 9.

*Art.* 9. Il Governo del Re è parimente autorizzato a costruire le linee ferroviarie seguenti, purchè le Provincie ed i Comuni interessati, isolatamente o riuniti in consorzio, colle norme degli articoli 43 e seguenti della legge 20 marzo 1865, abbiano dimostrato di possedere i mezzi per il loro concorso alla relativa spesa di costruzione ed armamento, e si siano regolarmente impegnati al concorso medesimo nelle proporzioni di cui all'art. 10:

1. Novara-Varallo o Vercelli-Varallo;
2. Torino-Casale;
3. Bra-Carmagnola;
4. Cuneo-Mondovì;
5. Vercelli-Mortara-Cava e Bressana-Broni;
6. Airasca-Cavallermaggiore;
7. Lecco-Como;
8. Parma-Brescia-Iseo;
9. Mantova-Legnago;
10. Adria-Chioggia;
11. Mestre-San Donà-Portogruaro;
12. Bologna-Verona;
13. Ferrara-Ravenna-Rimini (con diramazione dall'Avezzola a Lugo);
14. Gaiano-Borgo San Donnino;
15. Piombino-Cornia;
16. Lucca-Pietrasanta;
17. Viterbo-Bassano;
18. Dalla Stazione di Frascati alla città;
19. Velletri-Terracina;
20. Cajanello-Isernia;
21. Sparanise-Carinola-Gaeta;
22. Salerno-San Severino;
23. Foggia-Lucera;
24. Foggia-Manfredonia;
25. Candela-Fiumana d'Atella;
26. Ponte Santa Venere-Avellino;
27. Ponte Santa Venere per Venosa-Altamura a Gioja;
28. Zollino-Gallipoli e dalla Stazione di Gallipoli al porto;
29. Valsavoia-Caltagirone.

*Art.* 10. Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo, sarà di quattro decimi del costo delle linee fino a lire 80,000 a chilometro; di tre decimi da lire 80,001 e fino a 150,000 lire; e di due decimi per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro.

La misura, la decorenza ed il riparto annuo del concorso saranno determinati colle norme fissate nell'articolo 5 della presente legge.

*Art.* 11. Il Governo del Re è parimente autorizzato a costruire altre ferrovie secondarie fino alla concorrenza di chilometri 700, sempre che, a suo giudizio ed a norma dell'art. 244 della legge sui lavori pubblici, sia comprovata la pubblica utilità di tali ferrovie; e le Provincie ed i Comuni interessati, isolatamente o riuniti in Consorzio, abbiano dimostrato di avere i mezzi per il loro concorso a tali costruzioni, e si siano regolarmente impegnati al contributo nelle proporzioni dell'articolo seguente.

*Art.* 12. Il concorso a carico degli enti interessati, di cui al precedente articolo, sarà di sei decimi del costo della linea fino a lire 80,000 a chilometro; di cinque decimi da lire 80,001 fino a 150,000, e di quattro decimi per ogni eccedenza sulle lire 150,000 a chilometro.

La misura, la decorrenza ed il riparto annuo del concorso saranno determinati con le norme stabilite nell'arcoli 4 e 5.

*Art.* 13. La proprietà delle linee costruite dallo Stato per effetto della presente legge, rimarrà interamente a lui devoluta.

Il Governo provvederà all'esercizio di esse linee, e corrisponderà agli enti interessati, che hanno concorso alla costruzione di quelle considerate dagli articoli 5, 9 e 11, una partecipazione al prodotto netto, quale risulterà dai conti annualmente liquidati dal Governo, deducendo dal prodotto lordo tutte le spese d'esercizio, ed inoltre il 10 per cento per l'uso ed il rinnovamento del materiale mobile.

Tale partecipazione sarà proporzionale, per ogni linea,

alla quota contribuita dagli enti interessati per la costruzione.

*Art.* 14. Se per la costruzione di alcuna delle linee di cui agli articoli 3, 5, 9 e 11, vi saranno offerte di concorso per parte degli enti interessati, maggiori delle quote rispettivamente determinate dagli articoli 4, 5, 10 e 12, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

Qualora poi da parte degli interessati venisse offerta la anticipazione senza interessi della quota spettante al Governo, le linee, cui tale quota si riferisce, avranno la precedenza nell'ordine della costruzione.

La restituzione dell'anticipazione suddetta verrà dallo Stato eseguita negli anni in cui trovansi stanziati i fondi per la costruzione di tali linee.

*Art.* 15. Fermi gli obblighi di cui agli articoli precedenti, il Governo del Re potrà concedere all'industria privata la costruzione e l'esercizio di quelle fra le linee contemplate negli articoli 9 e 11, per le quali la concessione dell'esercizio non perturbi il sistema generale che sarà da esso adottato per esercitare le reti principali, e purchè ne risultino per la Finanza dello Stato oneri rispettivamente non maggiori di quelli che sorgono dagli articoli 10 e 12.

Gli atti di concessione saranno sottoposti all'approvazione del Parlamento.

*Art.* 16. Restano fermi gli obblighi, che dalle leggi 14 maggio 1865, n. 2279, e 28 agosto 1870, n. 5858, sono stati imposti alla Società delle Ferrovie Meridionali per la costruzione delle linee Aquila-Rieti e Termoli-Campobasso alla linea Benevento-Napoli.

Qualora fosse revocata o venisse risoluta, per la parte che riguarda le linee predette, la concessione fatta alla Società delle Ferrovie Meridionali, si applicheranno alle medesime linee, rispettivamente, le disposizioni degli articoli 3, 4 e 5 della presente legge, e sarà cominciata immediatamente la loro costruzione, per essere compiuta nel termine generale fissato dall'articolo 8.

*Art.* 17. Non è approvata la Convenzione coll' annesso Capitolato stipulata il 30 ottobre 1872 fra il Ministro delle finanze, quello dei lavori pubblici e la Società civile proprietaria della tenuta demaniale di Monticchio, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata dalla Stazione di Candela pel ponte di Santa Venere alla fiumana di Atella.

*Art.* 18. Per le ferrovie contemplate nella presente legge, che non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno adottarsi i sistemi più facili ed economici di costruzione.

*Art.* 19. Le linee di cui agli articoli 9 e 11, l'esercizio delle quali non possa perturbare quello della rete principale, potranno, sulla domanda dei Corpi interessati che ne chiedano la concessione, essere costruite a sezione ridotta, rimanendo fermo il concorso dello Stato nelle proporzioni, che conseguono direttamente dalle disposizioni contenute negli articoli 10 e 12.

Queste concessioni potranno farsi per un tempo non maggiore di 90 anni.

Il concorso a carico dello Stato si estenderà anche alla spesa per la provvista del materiale mobile.

I concessionarii saranno obbligati a fare la costruzione e l'armamento delle linee a proprie spese e ad esercitarle a loro rischio e pericolo con materiale mobile proprio.

Per tali ferrovie si potrà permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè abbiano almeno una larghezza minima di metri 5 fra marciapiedi; e colla stessa condizione potranno simili occupazioni essere sanzionate per le strade provinciali e comunali.

*Art.* 20. Il tracciato delle linee indicate nella presente legge ed i punti di distacco dalle linee esistenti saranno determinati per Decreto ministeriale, sentito il Ministro della guerra ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, mantenendo però inalterato l'andamento generale delle linee con questa legge approvato.

*Art.* 21. Ai Consorzii di Provincie e di Comuni, che si costituiranno per le ferrovie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, num. 1475 (serie 2ª).

*Art.* 22. Alle ferrovie, che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli art. 4, 5 e 6 della legge sopraccitata 29 giugno 1873.

*Art.* 23. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato internazionale unito alla presente legge, fra l'Impero germanico, il Regno d'Italia e la Confederazione svizzera, stipulato in Berna il 12 marzo 1878, per assicurare la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Il Governo del Re ha pure la facoltà di prendere parte ad un Consorzio internazionale con la Svizzera per provvedere alla costruzione del tronco ferroviario Giubiasco-Lugano entro un termine più ristretto di quello indicato all'art. 1 del suddetto trattato, e possibilmente pel tempo stesso in cui sarà aperta all'esercizio la linea principale Immensee-Pino.

L'impegno dello Stato nel detto Consorzio non potrà essere maggiore di 3,000,000 di lire in capitale.

*Art.* 24. È autorizzata la spesa di lire 900 milioni per le costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge, per soddisfare agli impegni relativi a ferrovie dipendenti da leggi precedenti, e per provvedere le nuove linee del necessario materiale mobile.

Questa spesa sarà imputata sui bilanci del Ministero dei lavori pubblici, a datare dal 1879 a tutto il 1896, in guisa che gli stanziamenti annui risultino della effettiva somma di 50 milioni di lire.

*Art.* 25. Per le spese dipendenti da impegni già presi sono stabiliti i seguenti stanziamenti:

| | | |
|---|---|---|
| Esercizio 1879 | L. | 32,500,000 |
| » 1880 | » | 22,500,000 |
| » 1881 | » | 18,500,000 |
| » 1882 | » | 10,000,000 |
| » 1883 | » | 4,898,817 |
| » 1884 | » | 3,000,000 |
| Totale | L. | 91,398,817 |

Per le ferrovie da costruirsi dallo Stato, e di cui all'articolo 2 della presente legge, sono assegnati gli stanziamenti seguenti:

| | | |
|---|---|---|
| Esercizio 1879 | L. | 3,000,000 |
| » 1880 | » | 9,000,000 |
| » 1881 | » | 10,000,000 |
| » 1882 | » | 12,000,000 |
| » 1883 | » | 12,000,000 |
| » 1884 | » | 10,000,000 |
| » 1885 | » | 10,400,000 |
| » 1886 | » | 7,000,000 |
| » 1887 | » | 3,000,000 |
| Totale | L. | 76,400,000 |

Le somme che, prelevati tali stanziamenti, avanzeranno sull'annuo assegno complessivo di 50 milioni di lire, saranno assegnate per 7|10 circa alle costruzioni da eseguirsi dallo Stato per le ferrovie di cui agli articoli 3 e 5: per 3|10 circa per le costruzioni da eseguirsi dallo Stato col concorso dei Comuni, di cui agli art. 9 e 11, e per l'acquisto di materiale mobile, giusta il riparto fattone colla tabella allegata alla presente legge.

Però quelle somme che in un anno non vi fosse modo di erogare in una di queste categorie di spese, potranno essere nell'anno stesso assegnate alle altre categorie, salvo la debita reintegrazione negli anni seguenti.

*Art.* 26. È istituita una Cassa delle Strade ferrate garantita dallo Stato, allo scopo di procurare allo Stato medesimo, alle Provincie, ai Comuni ed ai loro Consorzii i mezzi per soddisfare esclusivamente gli obblighi, loro rispettivamente imposti dalla presente legge.

I prestiti alle Provincie, ai Comuni e loro Consorzii saranno fatti sopra delegazioni degli esattori delle imposte dirette, quali sono stabilite dagli art. 3 o 7 della legge 27 marzo 1871, n. 131.

Le delegazioni non potranno essere in numero maggiore di 75, e ciascuna delegazione non potrà importare un onere

maggiore del quinto delle imposte erariali sui terreni e fabbricati per l'anno in cui il prestito verrà contratto.

Nel còmputo del quinto di cui sopra, sarà incluso l'ammontare delle delegazioni, che dallo stesso Comune o dalla stessa Provincia fossero già state rilasciate, a norma della predetta legge del 27 marzo 1871, e dell'art. 17 della legge 27 maggio 1875, n. 2779.

I contratti di mutuo fra le Provincie, i Comuni e loro Consorzii e la Cassa delle ferrovie andranno esclusivamente soggetti alla tassa fissa. La Cassa delle strade ferrate è quindi autorizzata a negoziare tanti titoli fruttiferi al 5 per 0[0, ammortizzabili in 75 anni, quanti valgano per procurarsi li 900 milioni effettivi da fornire allo Stato, in ragione di 50 milioni effettivi annui per lo spazio di anni 18.

È autorizzata altresì a procurarsi nel suddetto periodo una somma effettiva, che non potrà eccedere i 210 milioni, per far fronte alle richieste di prestiti delle Provincie, Comuni e loro Consorzii, per l'esclusivo pagamento di concorsi o delle anticipazioni, di cui è cenno agli articoli 4, 5, 10, 12 e 15 della presente legge, in ragione dei prestiti accordati annualmente agli enti interessati.

La detta Cassa verrà sottoposta alla sorveglianza diretta del Parlamento, esercitata da una Commissione eletta annualmente, la quale alla fine dell'anno riferirà con analoga relazione.

La Cassa delle ferrovie renderà il conto giudiziale di ogni esercizio alla Corte dei conti.

Con Decreto Reale verranno stabilite le norme opportune per il tempo, il modo ed il saggio delle emissioni; per il sorteggio ed il rimborso dei titoli, pel pagamento dei frutti, e per tutt'altro riferentesi all'andamento amministrativo della Cassa in disamina.

Art. 27 Su tutte le linee ferroviarie del regno, le quali, a partire dalla pubblicazione della presente legge, verranno costrutte dallo Stato, sia per intero, sia col concorso degli interessati nei limiti stabiliti, e che rimangano di proprietà dello Stato medesimo, viene, per effetto della presente legge, costituito la ipoteca legale a garanzia dei titoli, di cui all'articolo precedente, senza che occorra la formalità della iscrizione.

*Art.* 28. Le cedole dell'interesse semestrale dei titoli di cui sopra, verranno ricevute in pagamento delle imposte dirette dovute allo Stato in qualunque periodo del semestre che precede la loro scadenza.

I titoli ferroviarii suddetti verranno pure accettati come cauzioni o malleverie di contratti, o appalti per conto dello Stato, o di servizii ed impieghi governativi, alle stesse condizioni, sotto le quali vengono accettate, agli effetti di cui sopra, le cartelle di rendita consolidata 5 per cento.

*Art.* 29 Colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo dovrà presentare annualmente un prospetto degli impegni assunti e delle somme stanziate per ciascun tracciato.

*Art.* 30. Le sovvenzioni liberamente votate dai Comuni e dalle Provincie sono integralmente devolute allo Stato, ma gli enti interessati potranno imputarle nelle quote dovute in virtù delle disposizioni di questa legge.

*Art.* 31. Il Governo del Re farà studiare i progetti esecutivi per la costruzione delle linee:

1. Lecco-Colico;
2. Cuneo-Nizza (per Ventimiglia ed il Colle di Tenda).
3. Succursale alla ferrovia dei Giovi;
4. Aulla-Lucca;
5. Solmona-Isernia-Campobasso;
6. Fiumana d'Atella alla linea Potenza-Torremare.

Completati gli studii, presenterà al Parlamento il relativo progetto di legge per l'approvazione della spesa.

La costruzione delle linee suddette dovrà essere condotta a termine negli anni diciotto, fissati pel completamento delle linee approvate colla presente legge.

---

## QUESTIONARIO PER L'INCHIESTA
## sull'esercizio delle Ferrovie italiane

Abbiamo sott'occhio il *Progetto di programma delle notizie da raccogliersi e delle questioni da esaminarsi dalla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle Ferrovie italiane*, presentato, non ha guari, dal deputato Nervo alla stessa Commissione. È un fascicolo di 64 pagine in larga colonna (Milano, tip. Lombardi), che ci sarebbe impossibile riferire o riassumere per l'indole stessa del lavoro.

A darne però un'idea abbastanza chiara ed esatta ai nostri lettori, crediamo opportuno di riprodurre l'*Indice delle materie*, che vi è premesso; riservandoci di entrare in maggiori ragguagli per quelle parti che ci paressero meritevoli di speciale considerazione.

Ecco frattanto l'Indice anzidetto:

PARTE I. — FERROVIE ITALIANE.

*Esame delle basi generali e degli effetti delle Convenzioni approvate per legge dal* 1860 *a tutto il* 1877 *per la costruzione, l'esercizio ed il riscatto di ferrovie.*

*(Domande da farsi alle Amministrazioni delle reti ferroviarie ed al Governo).*

§ 1.° Basi generali delle concessioni relative alle reti dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e delle Meridionali.

§ 2.° Costruzione — Accertamento delle risultanze della esecuzione delle Convenzioni riguardo alla costruzione delle reti delle Società dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e Meridionali.

§ 3.° Esercizio delle linee.

A. Dati generali sull'organizzazione e sull'andamento dei diversi rami di servizio relativi all'esercizio delle reti delle Società dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e Meridionali.

B. Dati generali intorno all'organizzazione dell'esercizio delle linee Calabro-Sicule, affidato alla Società delle ferrovie Meridionali con legge del 28 giugno 1871.

C. Dati generali intorno all'organizzazione dell'esercizio delle linee Toscane e Liguri, Bra-Savona, Cairo-Acqui, affidato alla Società dell'Alta Italia.

D. Risultanze dell'esercizio di ciascuna delle reti dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e delle Meridionali:

1.° Servizio dei viaggiatori — Dati speciali relativi a ciascuno degli anni dal 1860 a tutto il 1877.

2.° Movimento dei bagagli, di colli merci e di piccoli pacchi trasportati a grande velocità.

3.° Servizio merci a piccola velocità. Dati relativi a ciascuno degli anni dal 1860 a tutto il 1877.

4.° Treni misti — risultanze del loro movimento.

5.° Riepilogo del prodotto lordo, della spesa di esercizio e del prodotto netto di ciascuna rete per ognuno degli anni dal 1860 a tutto il 1877.

6.° Dati relativi al movimento dei trasporti gratuiti ed a prezzi ridotti, al movimento degli abbonamenti e dei viaggi circolari.

7.° Dati relativi al consumo di combustibili e di grassi, ed all'acquisto di materiali.

8.° Questioni relative alla liquidazione delle garanzie di interessi e delle sovvenzioni chilometriche.

E. Risultanze dell'esercizio della rete Calabro-Sicula, affidato alla Società delle ferrovie Meridionali.

§ 4.° Riassunto degli oneri derivati allo Stato dalle Convenzioni ferroviarie.

A. Oneri provenienti dal concorso dello Stato in forza delle Convenzioni relative alla costruzione ed all'esercizio delle reti della Società dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e delle Meridionali.

B. Oneri provenienti dalle spese fatte per la costruzione e l'acquisto di diverse linee per conto dello Stato.

C. Oneri provenienti dalle Convenzioni relative al riscatto delle reti dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e Meridionali.

D. Onere *annuale* complessivo derivante allo Stato dalle varie spese fatte dal 1860 a tutto il 1877 riguardo alle linee comprese nelle diverse reti ferroviarie del Regno.

§ 5.° Questioni da farsi al personale dei funzionarii ed impiegati addetti al servizio delle reti dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e Meridionali.

§ 6.° Questioni sull'andamento del servizio dei trasporti di merci sulle reti dell'Alta Italia, delle ferrovie Romane e delle Meridionali, da farsi alle Camere di commercio, ai Comizii agrarii ad industriali, a negozianti, ed in genere a chi si serve frequentemente delle ferrovie pel trasporto di merci.

PARTE II. — FERROVIE ESTERE.

*Esame delle basi generali e delle risultanze dell'ordinamento dell'esercizio ferroviario all'estero.*

§ 1.° Basi generali e risultanze delle concessioni date in Francia a speciali Società per la costruzione e l'esercizio delle reti ferroviarie, grandi e piccole.

§ 2.° Risultanze dell'esercizio governativo di linee appartenenti allo Stato e di linee sociali nel Belgio ed in Germania.

§ 3.° Risultanze dell'esercizio delle ferrovie sociali nel Belgio, in Olanda ed in Germania per mezzo delle stesse Società concessionarie.

§ 4.° Basi e risultanze dell'ordinamento dell'esercizio ferroviario in Inghilterra, in Scozia ed in Irlanda.

PARTE III.

*Esame delle diverse questioni attinenti al problema ferroviario.*

§ 1.° Apprezzamento del modo in cui le concessioni date per legge dal 1860 a tutto il 1877 della facoltà di costruire ed esercitare ferrovie in Italia, corrisposero agli interessi dello Stato e del pubblico, dal duplice punto di vista economico e finanziario.

§ 2.° Riforme da introdursi nell'ordinamento dei diversi rami di servizio, tecnici ed amministrativi, in cui si divide l'esercizio della rete dell'Alta Italia e quello della rete delle ferrovie Romane, onde renderle atte a dare un maggior prodotto netto.

§ 3.° Questioni relative alle riforme da introdursi nell'ordinamento delle tariffe delle reti dell'Alta Italia e delle ferrovie Romane (supposto il completo riscatto di queste ultime).

§ 4.° Altre questioni attinenti al problema ferroviario.

§ 5.° Condizioni a cui, tenuto conto di detti provvedimenti e degli altri risultati della inchiesta, può convenire allo Stato di affidare l'esercizio delle sue ferrovie alla industria privata, per conseguire i due scopi sopraenunciati.

---

## LE RICOMPENSE AL CREUSOT

### all'Esposizione Universale di Parigi

La grandiosa esposizione fatta dal Creusot al Campo di Marte (esposizione che, come è noto, eccitò al massimo grado l'interesse generale e permise di constatare l'incontestabile superiorità di quel grande Stabilimento da tutti i punti di vista, tanto sugli altri consimili della Francia, quanto sui primarii inglesi e tedeschi), dovette occupare lungamente il *Giurì*, il quale aveva da stabilire le ricompense nelle numerose classi abbracciate dai prodotti esposti dal Creusot.

Abbiamo ora percorso la lista voluminosa delle ricompense pubblicata dal Ministero d'agricoltura e commercio francese, ed ecco quanto vi abbiamo attinto per ciò che concerne le Officine del Creusot:

*Gruppo II.* — Classe 6.ª — Insegnamento. — MEDAGLIA D'ORO.

*Gruppo V.* — Classe 43.ª — Prodotti della coltura delle miniere e della metallurgia. — GRANDE PREMIO.

*Gruppo VI.* — Classe 50.ª — Materiale e processi della coltura delle miniere e della metallurgia. — GRANDE PREMIO.

*Gruppo VI.* — Classe 53.ª — Prodotti refrattarii (materiale). — MEDAGLIA D'ORO.

*Gruppo VI.* — Classe 54.ª — Meccanica generale. — MEDAGLIA D'ORO.

*Gruppo VI.* — Classe 64.ª — Materiale ferroviario. — GRANDE PREMIO (unico).

*Gruppo VI.* — Classe 66.ª — Genio civile. — GRANDE PREMIO.

*Gruppo VI.* — Classe 67.ª — Macchine marine. — GRANDE PREMIO.

*Gruppo VI.* — Classe 68.ª — Artiglieria. — MEDAGLIA D'ORO.

In complesso, *cinque grandi premii, quattro medaglie d'oro, e ventitrè medaglie diverse* accordate ai principali collaboratori, ecco l'importante successo riportato da codesto grandioso Stabilimento industriale.

Tale successo lo mette quindi assolutamente al di sopra d'ogni paragone cogli altri espositori francesi ed esteri, ed il successo senza precedenti ottenuto dai sig. Schneider e C. è una vera gloria per l'industria francese.

Nel 1867, messi fuori concorso per l'ordine speciale di ricompense accordate alle istituzioni umanitarie, i signori Schneider e Comp.° avevano ottenuto due gran premii e quattro medaglie d'oro.

Si può così constatare il progresso industriale realizzato dalle Officine del Creusot da quell'epoca in poi.

Analizzeremo perciò e metteremo in evidenza i fatti che tale confronto, a dieci anni d'intervallo, serve a chiarire.

Nell'industria delle miniere, il Creusot ha riportato le medesime ricompense che nel 1867, ma questa volta presentò uno sviluppo considerevole di tale industria. Alle loro miniere di carbone del Creusot, alle loro miniere di ferro di Mazenay i sigg. Schneider e Comp.° hanno aggiunto, fin dal 1869, le miniere di litantrace di Decize, di Montchanin, Montaud e S.t-Etienne, e la loro compartecipazione nelle miniere di carbone di Brassac e di Beaubrun-S.t-Etienne.

A lato dei prodotti di questi esercizii, i sigg. Schneider e Comp. espongono pure i modelli dei piani inclinati e

dei cavi aerei, che funzionano nelle loro miniere di ferro spatico d'Allevard e di Saint-Georges.

La mettallurgia ha ottenuto un gran premio. Si rammentano, in fatti, i bei campioni dei prodotti in acciaio ed in ferro di qualità superiore del Creusot, le piastre di corazzatura in *metallo Schneider*, il nuovo forno rotativo per pudellare, ed il formidabile congegno del maglio a vapore da 80 tonn., che serve a fucinare le corazze, i grandi alberi ed i cannoni di grosso calibro della Marina.

Nel materiale ferroviario, il Creusot è la *sola* Officina che abbia ottenuto un gran premio.

La locomotiva, che figura all'esposizione di detto Stabilimento, rappresenta un tipo eccellente per le ferrovie secondarie, che vogliono combattere, per l'economia di combustibile e per le spese di manutenzione, colle grandi Compagnie ferroviarie, camminando d'altronde a velocità che possono raggiungere anche i 60 chilometri.

Nei lavori del Genio civile pel materiale da navigazione, i sigg. Schneider e Comp. avevano ottenuto nel 1867 due medaglie d'oro: nel 1878 essi hanno ottenuto due gran premii.

Al materiale da navigazione va unita la macchina *compound à pilon* a 3 cilindri, del grande trasporto-ospedale francese *Mytho*, destinato alla linea della Cocincina. All'abilità ed alla competenza dei loro ingegneri, alla perfezione del lavoro delle loro officine di marina, di cui è luminosa prova la macchina esposta, i sigg. Schneider e Comp. devono le forniture di grandi apparecchi di navi di primo ordine, dei guardacoste corazzati e degli incrociatori, che essi hanno in questo momento in costruzione, e le trattative che hanno in corso per apparecchi analoghi con parecchie grandi Marine dell'Europa.

Il Genio civile era rappresentato nel padiglione del Creusot da modelli e disegni di ponti in ferro e di tettoie metalliche di grande portata, e da modelli e disegni per costruzione di scuole, di case operaie, derivazione e distribuzione d'acqua, ecc.

All'esposizione dei sigg. Schneider e Comp. nel 1878 appare un'industria, che non si sviluppò nelle loro Officine se non posteriormente all'Esposizione del 1867, quella del materiale d'artiglieria. Se questi grandi industriali non ottennero, pei belli ed imponenti campioni di parti staccate di cannoni d'ogni calibro, tubi, cerchi, ecc., che una medaglia d'oro, cioè una ricompensa uguale a quella d'altri espositori francesi ed a quella dei Governi esteri, ciò si spiega dal fatto che, volendo allontanare dall'Esposizione tutto ciò che non avrebbe avuto un carattere pacifico, non venne permesso ai sigg. Schneider e Comp., non meno che alle altre Officine francesi, d'esporre dei pezzi d'artiglieria finiti e dei modelli completi, ma solamente degli elementi staccati.

In presenza di tali risultati, si comprende che il Governo francese, oltre alle medaglie date ai collaboratori, si sia fatto un dovere di conferire al sig. Enrico Schneider, capo di questa gran Casa, la croce d'Ufficiale della Legione di onore, che egli si è così ben meritata.

Al sig. Laferté, segretario generale, munito dei poteri della Società da più di 20 anni, è stato ugualmente conferita la croce di Cavaliere della Legione d'onore.

Noi non possiamo che congratularci di cuore con codesti bravi industriali e col paese che ci offre così splendidi esempi di coraggiosa intraprendenza e di perseverante attività.

X.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 19 novembre.

Spesso spesso si sarebbe proprio tentati di credere alla esistenza d'un libro del Destino, sopra il quale tutto e tutti, uomini e cose, quaggiù in terra hanno la loro pagina intestata col particolare *dare* ed *avere* prestabilito, senza che giovi per nulla « nelle fata dar di cozzo ». Ed è lo insuccesso finale di molti disegni ferroviarii, confortati pure da lunghi studii, da autorevolissimi giudizii di Consiglio superiore e Commissioni speciali, da ottenute concessioni e iniziati lavori persino, che mi richiama in questo istante alla mente la testè supposta legge universale. Citerò in prova due soli esempi recenti: la linea di Montedoro, abbandonata col dovuto abbuono del decimo all'appaltatore; e la linea litoranea Eboli-Reggio, dopo tanti solenni battesimi un'altra volta discussa dalla Giunta parlamentare per le nuove costruzioni, ed anzi addirittura trasfigurata col darle forme anfibie.

Ora, la sorte medesima di queste due pare serbata alla linea Iseo-Brescia-Parma. Ricorderete come da un paio di anni all'incirca ne sia stata richiesta ed ottenuta la concessione; e vi aggiungerò, se mai non lo sapeste, essersene già dichiarata la decadenza, colla perdita, ben inteso, della preliminare cauzione prestata, perchè l'industria privata non trovò nei patti convenuti sufficiente stimolo ad intraprenderne la costruzione. Ma fu bene richiamata in vita, mi direte; e per comune consenso del Ministero e della Commissione, occupa il suo posto nella 4ª categoria del progetto di legge di prossima discussione. Ciò è verissimo, nè io posso ignorarlo; ma mi consta che verrà strenuamente combattuta appunto alla Camera. — La linea Iseo-Brescia-Parma si può perfettamente considerare costituita di due parti, molto nettamente distinte tra loro per natura e fine. Il tronco Brescia-Iseo tende a servire un commercio e rapporti locali, la cui importanza non è contestabile; invece il tronco maggiore Brescia-Parma mira più alto, e vuole a ragione collegare le due grandi linee della sinistra e della destra del Po ed accorciare il cammino verso la marina tirrena, tanto a Brescia che alla metà della linea Milano-Venezia, mediante la prosecuzione della Parma-Sarzana-Spezia. — Ebbene il passaggio dalla 5ª alla 4ª categoria del breve tronco da Gajano (Collecchio) a Borgo San Donnino, proposto dalla Giunta parlamentare in forza di fondate esigenze di difesa nazionale, fece saltare agli occhi di parecchi competenti tecnici, e quindi agli onorevoli rappresentanti dei Collegi più interessati, come la esecuzione del breve tronco Cremona-Borgo San Donnino possa sostituire, con pari efficacia rispetto agli interessi di Brescia, e con efficacia maggiore rispetto agli interessi generali, la Brescia-Parma. Quanto appare più facilmente agli occhi di tutti, vagando solo cogli occhi sopra una carta ferroviaria, si è: che coll'indicato nuovo tronco da Gajano a Borgo San Donnino, posto sulla ferrovia Emilia, viene collegato direttamente colla Parma Sarzana; che Borgo San Donnino dista soltanto 32 chilometri da Cremona, sensibilmente sulla direzione del pro-

lungamento della linea in esercizio Brescia-Cremona; che il tratto Brescia-Parma ha invece una percorrenza di più d'ottanta chilometri; finalmente che le legittime aspirazioni di Brescia sarebbero egualmente soddisfatte con quest'altra via.

Questa è la tesi che si ha in animo di sostenere: tesi da me adombratavi soltanto, come mi è consentito dall'angustia del mio spazio disponibile, ma a sostegno della quale militano di certo, e verranno abilmente esposti a tempo e luogo serii argomenti d'ordine tecnico, economico e politico. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici a sezioni riunite esaminò, nella sua ultima seduta, un progetto di ferrovia da Sarno a Castellammare di Stabia, con diramazione per Gragnano, e lo giudicò degno d'approvazione in massima, suggerendo varie avvertenze riguardanti la compilazione del progetto definitivo. Questo tronco taglierà la linea Napoli-Salerno verso Angri, e torna certamente di molto interesse per la ricca regione situata alle falde orientali del Vesuvio. La diramazione per Gragnano è intesa, si comprende, ad allacciare quell'industre centro della fabbricazione di paste, le più pregiate fra quante ne produce il Napolitano.

Lo stesso Consiglio generale approvò inoltre il perimetro proposto dal Genio civile di Padova pel Consorzio dell'arginatura destra del Bacchiglione dal Bassanello a Bovolenta; come pure gli altri due proposti dal medesimo Ufficio, a patto però che si fondano in un solo, per l'arginatura sinistra del Musone e della Brenta, da Castelfranco a Torre dei Burri e Strà.

La Sezione 1ª approvò il progetto per un ponte a travate in ferro, della luce di m. 25, sul fiume Coscile in provincia di Cosenza, e i progetti per tre ponti a travate metalliche lungo la ferrovia Taranto-Reggio, per dare sfogo alle piene dei fiumi Coscile e Crati.

La Sezione 2ª approvò il rialzo e rinforzo d'un punto dell'argine destro del fiume Oglio in provincia di Mantova, e la sistemazione d'un tratto dell'argine destro della Secchia; poi non mancò l'approvazione di alcuni degli ordinarii progetti di costruzione di strade provinciali.

B.

# Informazioni Particolari
## DEL *MONITORE*

Mentre noi pure ci associamo con tutta l'anima alle generali dimostrazioni d'indignazione per l'infame attentato commesso contro il Re nostro, e nello stesso tempo di esultanza per lo scampato pericolo, annunciamo con piacere che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, commosso alla notizia dell'attentato medesimo, spediva lunedì mattina un telegramma al Ministro dei lavori pubblici, pregandolo di farsi interprete verso S. M. de'suoi sentimenti di condoglianza e di profonda devozione.

---

Sappiamo pure che una deputazione degl'impiegati degli Ufficii centrali della suddetta Amministrazione ferroviaria si è recata dal Prefetto di Milano ad attestargli, anche a nome dei colleghi, l'indignazione provata per l'attentato ed in pari tempo il giubilo per la salvezza del Sovrano.

L'egregio rappresentante del Governo accolse quella deputazione colla massima gentilezza e soddisfazione, assicurandola che avrebbe tosto telegrafato a S. M. ed al Ministero, esprimendo i sensi ond'era animato il personale ferroviario dell'Alta Italia.

---

L'on. consigliere d'amministrazione delle suddette Ferrovie, comm. Vitali, che fu in congedo per oltre un mese, ha ripreso in questi giorni le sue funzioni presso il Consiglio medesimo in Milano.

---

Le comunicazioni ferroviarie fra Torino e Modane sono da ieri sera interrotte, in seguito alla caduta di grosse valanghe di neve tra Beaulard e Bardonecchia e Chiomonte e Salbertrand. Essendo impossibile qualsiasi trasbordo, il servizio di viaggiatori e merci con la Francia è interamente sospeso. Due treni merci trovansi fermi nelle Stazioni intermedie della linea.

---

L'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia, nell'intento di garantire sempre più la sicurezza e regolarità dei treni che percorrono la linea Genova-Pisa, ha deliberato di munire il tronco da Genova a Spezia di un terzo filo telegrafico, il quale congiungerà con circuiti separati ed in ordine di progressione tutte le Stazioni, nelle quali possono aver luogo incrociamenti di treni. Allo stesso scopo, il tronco Spezia-Pisa verrà servito da apparati telegrafici ad inchiostro, in luogo di quelli Morse a secco che attualmente funzionano.

---

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie suddette ha in questi giorni rassegnato al Ministero con voto favorevole le conclusioni del rapporto presentato dalla Commissione che, come annunciammo, era stata dalla Direzione dell'esercizio incaricata di riferire intorno al *Block-System automatico*, ideato dal prof. Giulio Dott. Ceradini, e del quale abbiamo già dato una estesa descrizione nel nostro numero del 6 febbraio a. c.

La detta Commissione, convinta del valore pratico di tale sistema, anche in relazione a tutti i casi di precedenza ed incrociamento dei treni, nonchè della niuna complicazione nel servizio del movimento dei treni stessi che presenta la sua applicazione, opinò a voti unanimi:

*a)* Che la linea sulla quale più opportunemente può esperimentarsi il sistema Ceradini è quella di Genova P. B.-Spezia, tanto in considerazione della minore spesa, poche essendo in quella linea le Stazioni che permettono l'incrociamento dei treni, e quindi più scarso il bisogno degli apparati fissi; quanto in vista delle cattive condizioni d'isolamento in cui trovansi i conduttori elettrici sulla detta linea per la prossimità del mare, per cui riescirà più sicuro il giudizio sul nuovo sistema, se l'esito dell'esperimento sarà favorevole.

*b)* Che la durata dell'esperimento non dev'essere minore di un anno, essendo conveniente che nel periodo di prova si presentino tutte le condizioni di tem-

peratura e di umidità, nelle quali il sistema dovrebbe funzionare, qualora venisse definitivamente adottato.

*c)* Che la spesa presuntiva occorrente, tanto per le provviste, quanto per la posa in opera, si calcolava in circa L. 30,000, mentre quella di manutenzione si ritiene insignificante.

Per accertarsi vieppiù dell'utilità del *Block-System* del prof. Ceradini, l'Amministrazione ha fatto eseguire uno spoglio degli accidenti occorsi sulle linee dell'Alta Italia dal 1870 a tutto il 1877, distinguendo quelli che si sarebbero evitati se fosse stato in attività quell'apparecchio. Il numero di questi accidenti, compresi alcuni pericolati urti e scontri che si sarebbe pure potuto evitare, ascende a 19, taluni dei quali di una certa gravità e conseguenza.

Noi crediamo che il Ministero non tarderà ad approvare le suddette proposte.

---

Col 15 corrente si è attivato il servizio telegrafico pei privati nelle Stazioni di Cantù, Asnago, Chiusaforte e Paviole, con orario limitato di giorno.

---

Veniamo con piacere a rilevare che il Giurì della classe 54.ª all'Esposizione universale di Parigi, ha assegnato un *gran premio* all'illustre prof. Colladon di Ginevra, ingegnere consulente pei lavori del gran tunnel del Gottardo, pei suoi compressori d'aria e di gas, che sono esclusivamente adoperati per la compressione dell'aria ai due imbocchi del detto tunnel, e che servono pure in alcuni paesi a comprimere il gas illuminante ad alta pressione, specialmente per le Ferrovie dell'Alta Italia, del Belgio, ecc.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta ferroviaria.** — La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane è convocata per il giorno 3 dicembre p. v., in una delle sale del palazzo della Minerva, col seguente ordine del giorno:

1. Comunicazioni della Presidenza;
2. Rapporto del Comitato pel questionario;
3. Rapporti degli altri Comitati.

**Spese straordinarie per l'esercizio ferroviario.** — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 ottobre p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro del tesoro:

Per effetto della Convenzione di Basilea pel riscatto delle ferrovie dell'Alta Italia, si sono dovute e si devono sostenere nuove spese per assegni al personale straordinario, e per indennità di trasferta al personale stabile incaricato di compilare gli inventarii del materiale di esercizio, e di constatare le condizioni delle linee di dette ferrovie, nonchè di procedere alla revisione dei conti relativi all'esercizio provvisorio biennale di esse, a norma del Compromesso di Parigi.

Per queste nuove spese non venne proposto alcun speciale assegnamento col bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1878, sia per mancanza di elementi, sia perchè si riteneva che le spese medesime potessero contenersi nei limiti comportabili col fondo normale del bilancio.

Atteso pertanto il dimostrato bisogno di un maggior fondo per sopperire alle spese di che è parola, il pagamento delle quali non può essere dilazionato, si rende indispensabile di poter disporre almeno della somma di L. 25,000.

Laonde il riferente, valendosi del disposto dall'articolo 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, che autorizza il prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* di L. 25,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 32, *Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate del Regno (Spese variabili)*, del bilancio definitivo di previsione 1878 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Ferrovie della provincia di Torino** — Nella seduta del 15 corrente al Consiglio comunale di Torino, discutendosi sulla relazione della Commissione finanziaria, si prese a trattare dei sussidii relativi a parecchie ferrovie.

In primo luogo, il Sindaco presentava la seguente deliberazione della Giunta:

» Il Consiglio comunale, alli 21 dicembre 1877 deliberava un sussidio di 1 milione per la ferrovia fra Torino-Gassino e Casale per la valle Stura, sotto varie condizioni, fra le altre quella che vi fosse la concessione governativa prima dell'ultimo di agosto 1878.

« Il Comitato di quella ferrovia, con ricorso 31 detto mese, rappresentò le circostanze per le quali non ha potuto ancora e spera di ottenere la concessione entro il mese di marzo 1879.

« La Commissione nominata dal Consiglio per riferire sui mezzi coi quali far fronte agli impegni assunti dal Municipio, avrebbe ritenuto che, per lo spirare del termine prefissato, la deliberazione del sussidio si fosse resa caduca.

« La Giunta però, riconoscendo che la deliberazione debba essere interamente riservata al Consiglio comunale, e coi criterii che saranno dal medesimo adottati sullo scopo ed oggetto della concessione predetta, manda rassegnare la domanda al Consiglio ».

Il cons. *Allis*, opinando che la proroga fino al 31 marzo sia affatto insufficiente, propose di portarla a tutto l'anno 1879, od almeno a tutto il 31 agosto 1879.

Dopo lunga discussione, il Sindaco pose ai voti la deliberazione alle stesse condizioni del 1877, col termine di proroga pel sussidio fino a tutto agosto 1879; ed il sussidio di un milione e la proroga furono approvati dal Consiglio.

— Discutevasi poscia sui sussidii per le ferrovie Ivrea-Aosta e Torino-Giaveno-Mirafiori; ma non essendovi ancora nessuna domanda di proroga da parte degli interessati, fu sospesa ogni deliberazione in proposito.

Si passò invece alla discussione pel sussidio alla ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo.

Il Sindaco espose che il Consiglio comunale alli 27 dicembre 1877 deliberava un sussidio di L. 380,000 per la ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, sotto varie condizioni, tra cui quella che vi fosse la concessione governativa prima del 31 agosto 1878.

Il Comitato della detta ferrovia, con ricorso 22 stesso mese, rappresentò le circostanze per le quali non ha potuto ancora ottenere la concessione, e domandò che il Municipio togliesse la condizione alla quale era vincolato il sussidio.

La Commissione suddetta ritenne che, per lo spirare del termine prefissato, la deliberazione del sussidio si fosse resa caduca.

La Giunta però deliberava di rassegnare anche questa domanda al Consiglio.

Il cons. *Benintendi* propose che anche per questa ferrovia si dovesse conservare lo stesso trattamento concesso a quella di Casale, cioè la proroga fino all'agosto 1879; ed il Consiglio approvò.

— Si discusse poscia sui sussidii alla ferrovia Torino-Carignano-Bra; e benchè non vi fosse domanda di proroga, fu ritenuto di lasciare impregiudicata la questione, non essendo provata la perenzione.

— Sulla ferrovia Torino-Superga non si prese nessuna deliberazione.

— Circa il sussidio alla ferrovia Settimo-Rivarolo, il cons. *Allis* disse che questa ferrovia fu già aperta, e quindi proponeva di mantenere il sussidio deliberato. Sarebbe a desiderarsi che si evitasse il trasbordo; ma questo potrà

essere evitato col tempo, tanto più ora che le ferrovie dell'Alta Italia sono in potere del Governo.

Il *Sindaco* opinava di lasciare le cose come sono, non ammettendo però che si debbano versare le 200 lire senza garanzie serie.

Ma il cons. *Benintendi* propose il cancellamento definitivo di questa somma; e, messa ai voti tale proposta, venne approvata dal Consiglio, però con clamorosi reclami dei consiglieri della minoranza, che asserivano non legale la votazione. Ma l'incidente non ebbe seguito.

Per le altre ferrovie non si prese deliberazione, non essendovi alcuna domanda.

**Ferrovia funicolare a Mondovì.** — Scrivono da Mondovì, 16, alla *Gazzetta Piemontese*:

All'adunanza tenutasi ieri fra le 3 e le 10 pom. assistevano circa 100 azionisti.

La *Società di Bosséa*, compiendo la promessa di cui vi feci cenno in altra mia, si rese firmataria delle 108 azioni, che ancora rimanevano scoperte pel complemento dalla legge prescritto.

L'annunzio datone dal senatore Garelli, presidente di quella Società, venne accolto da una vera ovazione.

Si discusse poi lungamente circa il modo di costituzione della Società per la ferrovia funicolare, la quale venne finalmente costituita con atto firmato dai presenti.

Si passò in ultimo alla nomina degli amministratori in numero di otto, cioè il cav. Albengo, il cav. avv. Baruffi, l'ing. Chiacchi, il deputato Delvecchio, il senatore Garelli, il conte di Germagnano, l'ex-sindaco avv. cav. Jemina, e il cav. Sciolla, presidente e segretario questi due ultimi del benemerito Comitato per la ferrovia.

**Ferrovia Treviso-Feltre-Belluno.** — Nell'assemblea popolare di Belluno, convocata domenica scorsa, per la questione delle ferrovie, fu adottata la seguente risoluzione:

« I cittadini di Belluno riuniti in assemblea, plaudendo all'opera saggia e solerte dei propri rappresentanti amministrativi, commerciali ed agricoli, ringraziano la Commissione parlamentare che ha tenuto conto dei voti ripetuti e concordi espressi dai Corpi morali della provincia; pregano perchè il Parlamento ed il Governo sanciscano l'opera dei Commissarii e deliberino il congiungimento di di Belluno a Treviso, passando per Feltre e Montebelluna, giusta il progetto dell'ingegnere Luigi Tatti.

« Fanno pure istanza perchè questa linea venga costruita fra le prime, potendosi con ciò frenare la sempre crescente infruttuosa emigrazione da questa provincia, che sola o quasi sola in Italia non ha un chilometro di ferrovia nel suo territorio ».

**Ferrovia Varesina.** — Scrivono alla *Perseveranza* da Varese, 12:

Per cura ed a spese di un Comitato, del quale fanno parte grandi industriali, banchieri, possidenti e tecnici, sono già molto inoltrati gli studii per una ferrovia a sede indipendente ed a binario ridotto, che, distaccandosi dalla Stazione attuale di Varese, andrebbe a raggiungere il porto di Laveno, toccando Casbeno, Casciago inferiore, Barasso, Comerio, Gavirate, avvicinandosi il più possibile a Besozzo, Gemonio e Cittiglio. Scopo di questi studii si è il determinare la spesa effettiva per una costruzione, nella quale si realizzi la massima economia conciliabile con un buon servizio di viaggiatori e merci. Si dovette abbandonare l'idea di una ferrovia a binario normale, perchè la spesa si trovò essere troppo elevata; si è pur pensato e si sono fatti degli studii per un *tramway* a binario ridotto sulla esistente strada provinciale, ma la larghezza di questa, in alcuni punti assai limitata, e le forti pendenze, che in alcune località raggiungono circa l'8 per 0[0, hanno convinto della nessuna convenienza di stabilirvi un *tramway* anche a vapore a binario ristretto, che sostituirebbe senza miglioramento l'attuale servizio di corriera.

Qualora invece, come si spera, riesca possibile l'esecuzione della ferrovia a binario ridotto, mediante il sussidio governativo in base al progetto di legge già presentato alla Camera, e quello della Provincia, il servizio locale si farebbe nelle migliori condizioni, con grandissimo vantaggio delle popolazioni e dei numerosi stabilimenti industriali situati in quelle località; onde facciamo voti perchè un così lodevole intento sia coronato da felice successo.

**Tramway Milano-Paullo.** — Leggesi nella *Perseveranza*, che sabbato scorso, al palazzo Marino, nell'anti-sala dell'on. Sindaco, il Comitato promotore per la costruzione del *tramway* Milano-Paullo tenne la sua prima seduta.

Aperse la seduta, nella sua qualità di presidente del suddetto Comitato, il Sindaco conte Giulio Belinzaghi, che motivò la sua accettazione del *provvisorio* onorevole mandato, attribuendola alla opportunità ed utilità del progettato *tramway*.

Dopo breve discussione sull'opportunità del *tramway* stesso, sulla lacuna ch'esso è destinato a riempire, sui vantaggi che ne verranno al commercio dedito a quella viabilità e in gran parte invasore del Verziere, sulle varie risorse che possono scaturire dal facile e poco dispendioso andirivieni nell'interno d'un quartière relativamente tra i più popolati, l'on. Presidente invitò il Comitato promotore stesso ad eleggere nel proprio seno un *Comitato esecutivo*, col mandato di attingere tutte le notizie necessarie per giudicare con fondamento dell'utilità dell'impresa, di far tutte le pratiche preliminari per agevolarne il sollecito compimento, e di presentare al Comitato promotore in una prossima seduta un dettagliato rapporto.

Il *Comitato esecutivo*, oltre ai due concessionarii, riescì composto dei signori: Baroggi Anacleto, cons. com.; Daccò ing. Siro; Manara ing. Enrico; Melzi ing. Valentino; Massara cav. Fedele; notaio Alessandro Porta, segretario.

L'on. Presidente, oltre all'offrire la propria Banca per la prossima sottoscrizione delle azioni, assicurò l'adunanza aver egli già fatto pratiche presso i colleghi della Giunta, ed ottenuta da essi l'adesione a che il *tramway* stesso abbia il suo punto di partenza al principio dell'ampio corso di Porta Vittoria, di fronte alla nobile casa Sormani.

Assicurasi poi che il conte Alfonso Sanseverino, riconoscendo l'utilità dell'iniziata impresa, promise di far sollecite pratiche a Crema per propugnare una via che, pel breve tracciato di 12 chilometri, si congiunga per Paullo a Milano, evitando così le lunghe diversioni o per Treviglio o per Lodi.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 14:

I tentativi fatti in questi ultimi tempi per togliere la differenza che esiste già da qualche tempo fra la Direzione della Società della ferrovia del Gottardo ed il sig. ingegnere in capo Hellwag, sono falliti; ora la questione sarà sottoposta ad un tribunale arbitramentale, il quale deciderà. Il sig. Hellwag si è dichiarato pronto ad abbandonare il suo posto, ma solo a condizione che gli sia pagato un indennizzo di fr. 250,000.

— Il 13 corrente, tre delegati vodesi hanno deposto al palazzo federale delle petizioni con 32,500 firme chiedenti il *referendum* sulla legge di sovvenzione alle ferrovie alpine (ferrovia del Gottardo).

Il giorno prima erano giunte alla Cancelleria federale un centinajo circa di firme raccolte allo stesso scopo nei distretti di Corcelles, di Chaux-de-Fonds e di Verrières, nel Cantone di Neuchatel.

**Ferrovie ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi durante lo scorso mese di ottobre fu il seguente:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom.): Persone trasportate 18,400 (ottobre 1877: 20,626), introito franchi 22,700 (fr. 24,327); merce trasportata tonn. 2580 (tonn. 2519), introito fr. 11,500 (fr. 10,708.45); introito complessivo fr. 34,200 (fr. 35,035.45), ossia fr. 834.15 (fr. 854.52) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso.* (26 chilom.): Persone trasportate 19,300 (1877: 19,089), introito fr. 17,200 (fr. 16,801.70); merce trasportata tonn. 2035 (tonn. 1927), introito fr. 7,700 (fr. 7628,65). Introito complessivo fr. 24,900 (fr. 24,430.35), ossia fr. 957.60 (fr. 939.63) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere.** — Alcuni giornali annunciano che nella prossima stagione si offrirà ai *touristes* dell'Oberland la novità d'una strada ferrata superiore a quella del Righi nell' arditezza della costruzione. Essa è a sistema funicolare, dal lago di Brienz all'Hotel Hauser, sul Giesbach, al quale prima si doveva salire per un viottolo tortuoso, assai difficile nella cattiva stagione, di una mezz'ora di percorso.

**Ferrovie francesi** — Il nuovo progetto di legge presentato alla Camera dei deputati dal ministro Freycinet per la classificazione della rete complementare delle ferrovie d'interesse generale in Francia, non è molto diverso, come già si disse, da quello presentato il 4 giugno scorso. È noto che quel progetto comprendeva una lunghezza di 8,700 chilometri; la classificazione ora proposta non aumenta tale lunghezza che di qualche centinaio di chilometri.

Quanto al progetto per la classificazione dalla rete ferroviaria dell'Algeria, essa abbraccia: 1° le linee utili dal punto di vista strategico; 2° quelle per mettere in comunicazione le tre provincie tra loro; 3° quelle per collegare i centri più importanti e i principali porti del litorale col sistema generale ferroviario; 4° quelle per sviluppare le relazioni tra il sud dell'Algeria, il Marocco e la Tunisia.

La lunghezza di tale classificazione comprende 1600 chilometri, che aggiunti alla rete attuale, danno per quella colonia un totale di 2900 chil., ossia un chil. per ogni mille abitanti. É pressochè la cifra che si raggiungerà in Francia dopo l'esecuzione del programma dell' on. Ferycinet.

— Il Ministro medesimo presentò alla Camera i seguenti progetti di legge: 1° per l'incorporazione di parecchie ferrovie d'interesse locale nella rete d'interesse generale; 2° per l'approvazione di una Convenzione passata colla Compagnia del Nord; 3° per la classificazione nella rete d'interesse generale della ferrovia d'interesse locale da Epernay a Romilly; 4° per la concessione definitiva alla Compagnia dell'Est della ferrovia Ferté-Gaucher a Sezanne; 5° per la dichiarazione di utilità pubblica di varie ferrovie.

Il Ministro propose di deferire l'esame di quest'ultimo progetto ad una Commissione speciale di 22 membri, che dovrebbe pure esaminare gli altri progetti di legge relativi alla consimile dichiarazione di parecchie linee che figurano, come le suddette, nella legge del 1875. Così sarebbero sollecitati i lavori della Camera. E tale proposta venne accettata.

— La Camera dei deputati ha poi nominato le tre Commissioni, di 22 membri ciascuna, incaricate di esaminare gli ultimi progetti presentati dal ministro Freycinet, e che abbiamo annunciati nel nostro numero precedente.

— Il Ministro medesimo presentò al Senato una nuova redazione del progetto di legge relativo alle ferrovie da Lens a Don e da Valenciennes al Cateau. Questo progetto venne modificato dopo l'approvazione della Camera dei deputati, in seguito a domanda del Ministro della guerra, ed a speciale Convenzione passata colla Compagnia del Nord.

Al Senato stesso venne presentato il rapporto sul progetto di utilità pubblica e concessione alla Compagnia dell'Est della ferrovia da Jessains ad Eclaron.

**Ferrovie belghe** — Dal discorso pronunciato il 12 corrente dal re Leopoldo, inaugurando la nuova sessione parlamentare, togliamo il brano seguente:

« L'esperienza ha dimostrato che lo sviluppo della ricchezza nazionale è strettamente legato a quello delle vie di comunicazione. I lavori pubblici già decretati saranno spinti con vigore. Per quanto considerevoli siano stati, in quest'ordine di fatti, gli sforzi dello Stato e quelli dei privati, resta molto da fare per perfezionare lo strumento economico del paese. È questa una delle costanti preoccupazioni del Potere. La ferrovia dell'Est occupa, sotto questo rapporto, un posto preponderante; accrescendo i servigi che essa rende quotidianamente alle popolazioni, il mio Governo si sforzerà nel tempo stesso di farla contribuire, come altra volta, per una larga parte alle risorse del Tesoro pubblico ».

**Ferrovie tedesche** — I giornali tedeschi dicono che è ormai constatato che il *deficit* cronico di cui soffre da anni il bilancio prussiano proviene, nella maggior parte, dai minori valori prodotti nelle rendite delle ferrovie costrutte o comperate dallo Stato. « Lo stesso fenomeno, così il *Tagblatt*, si è presentato in tutti i paesi tedeschi, nei quali il Governo si è impadronito delle ferrovie, in Sassonia specialmente ».

**Ferrovie della Serbia.** — Una corrispondenza da Belgrado, pubblicata dalla *Politische Correspondenz*, afferma che il barone Hirsch ha la maggiore probabilità di ottenere la concessione per la costruzione della linea Belgrado-Nisch, lunga 260 chil. Secondo quella corrispondenza, la Compagnia della Ferrovia dello Stato austriaca non fa più alcun passo per ottenere tale concessione. Quanto alla Società Belga, essa crede che tale concessione non presenti alcun utile per lei, se la linea Pest-Semlino non le fosse concessa contemporaneamente. Ora la costruzione di questa linea pare ancora molto lontana.

In una parola, il suddetto corrispondente fa presentire che la Scupcina darà la concessione al sig. Hirsch prima della fine della corrente sessione, avendo già essa deciso, in massima, la costrnzione della ferrovia di cui si tratta.

**Ferrovie turche.** — Il giornale *Hadikat-el-Akbar*, di Bairut, dice che il celebre esploratore sig. Cameron, conosciuto specialmente per la scoperta delle sorgenti del Nilo, è giunto in quella città per fare degli studii circa una ferrovta da Bairut verso il Golfo Persico. Il sig. Cameron ottenne già dalla Porta un firmano per la detta ferrovia.

# Notizie Diverse

**Lavori edilizii in Roma** — Leggiamo nel *Diritto*, del 12:

Finalmente venne risoluta la questione tra il Municipio e il principe Torlonia, relativamente al rettifilo del caseggiato, di proprietà del principe, che sta allo sbocco della Via Nazionale sulla piazza Venezia.

Ieri mattina fra il Sindaco ed il principe Torlonia si è convenuto, pel prezzo di 75 mila lire, il taglio diretto del palazzetto fino al numero 134, per poter allineare la Via Nazionale in quel punto.

Il principe farà la facciata a suo gusto.

Speriamo che l'architettura e le decorazioni saranno degne del Torlonia, celebre non meno pe'suoi milioni che per il suo amore per quanto è bello e grandioso.

**Ponte di Ripetta a Roma** — Leggesi nel *Diritto* del 15:

Ieri venne messa alla prova la solidità del nuovo ponte metallico a Ripetta.

Era una precauzione prescritta nell'atto di concessione, e si dovea fare, naturalmente, prima che il ponte s'aprisse al pubblico.

Erano presenti alla prova gli ingegneri municipali e governativi e molte notabilità.

Sul ponte venne collocata una enorme quantità di sabbia — tanta quanta ne occorreva per corrispondere approssimativamente al peso che dovrebbe sostenere il ponte, se fosse tutto coperto di gente fitta, fitta.

Dopo questa prova, che non diede luogo ad inconvenienti, si fece passare sul ponte una quantità di carri assai carichi. Dapprima i carri passarono paralleli su due file dalla sponda sinistra alla sponda destra; dopo, onde

sperimentare la resistenza del ponte alle ondulazioni a contrasto, si fecero passare contemporaneamente una fila di carri da destra a sinistra, un'altra fila da sinistra a destra.

Anche questa prova andò felicemente come la prima

Stamani per la prima volta abbiamo potuto transitare sul nuovo ponte da Ripetta sui prati di Castello.

Tutto è pronto per aprire il transito al pubblico.

L'inaugurazione si farà, come abbiamo già detto, nella occasione del ritorno a Roma delle LL. MM. il Re e la Regina.

**Illuminazione elettrica a Roma** — La *Libertà*, del 12, scrive:

Questa notte sono cominciati in Piazza Colonna ed in Via dei Bergamaschi gli scavi per l'impianto dei fili elettrici conduttori, che dovranno servire per l'illuminazione elettrica della Piazza. Come già annunziammo, 16 fanali, secondo il sistema Jablochkoff, illumineranno tutta la piazza. La macchina a vapore produttrice dell'elettricità è stata collocata nell'antico locale della Dogana di terra, oggi appartenente alla Camera di commercio.

In Via Nazionale l'impianto dei fili elettrici è stato assai facile, poichè questi sono stati collocati lungo le cunette dei marciapiedi ed occupano uno spazio molto ristretto, minore assai di quello occupato da un piccolo tubo a gas.

La macchina a vapore per la produzione della luce elettrica, che dovrà servire per illuminare la Via Nazionale, è stata collocata presso lo Stabilimento industriale del signor Conscience. I fanali, che rischiareranno la Via Nazionale, sono solamente quaranta, ed il tratto illuminato sarà ristretto dalla Via delle Quattro Fontane alla Via della Consulta.

Una prova dell'illuminazione elettrica verrà fatta in una di queste sere dopo la mezzanotte, ed è intenzione del signor Descamps, ingegnere della Società generale d'elettricità, d'invitarvi la stampa.

— Lo stesso giornale aggiunge in data del 13:

Nella notte passata è stata terminata la condottura dei fili metallici per l'illuminazione elettrica in Piazza Colonna. A questo proposito annunziamo col massimo piacere che la Società generale d'elettricità ha stabilito di continuare l'illuminazione elettrica di Piazza Colonna e della Via Nazionale per quindici sere consecutive, a cominciare dalla sera dell'arrivo dei Sovrani.

Fatta la spesa per l'impianto degli apparecchi, quella per l'illuminazione si riduce a ben poca cosa. In questo modo l'esperimento dell'illuminazione elettrica servirà a provare sempre più al pubblico la superiorità di questo sistema d'illuminazione sopra gli altri finora usati.

**Lavori edilizii in Torino** — Nella seduta del 15 corr. al Consiglio comunale di Torino, il cons. Pacchiotti raccomandò allo studio della Giunta il piano regolatore per ampliazione di vie e riforme di quartieri nella parte antica di Torino, secondo le proposte degli architetti signori Petrino, Boella e Reycend.

Qesti ingegneri-architetti propongono di abbattere l'antico quartiere compreso tra le vie *Roma*, *S. Teresa San Tommaso* e *Barbaroux*, allargando tutte le viuzze trasversali, creando piazze e dilatando cortili ove v'ha mancanza di aria e luce. Si otterrebbe così una comunicazione nella direzione sud-nord, mediante l'allargamento delle vie *S. Maurizio* e *Seminario*, collegando la via della *Provvidenza* con quella già progettata da piazza *S. Giovanni* al corso *Santa Barbara*.

Un'altra comunicazione si avrebbe nella stessa direzione col rettilineare la via *S. Francesco d'Assisi* da via *S. Teresa* a via *Doragrossa*, ampliando le vie della *Palma*, *Bertola* e *Botero*, nonchè abbattendo l'edifizio della *Verna*, che da via *Bertola* impedisce lo sbocco in via *D'Angennes*.

Al progetto vanno uniti disegni di portici in via della Palma, di una galleria che farebbe scomparire certi luridi vicoli come quello dei Tre Quartini, ecc.

Questo piano sarebbe eseguito in poco tempo e senza aggravio municipale.

Il Sindaco ed il Consiglio accolsero con molto piacere la comunicazione del dott. Pacchiotti, e noi pure auguriamo che presto si avveri.

**Spese straordinarie pei Canali Cavour.** — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 ottobre p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro del tesoro:

In seguito a contestazioni che rimontano all'epoca della cessata Compagnia appaltatrice dei Canali Cavour, l'Amministrazione fu tenuta a pagare alcune spese di manutenzione dei detti canali, e ne ebbe conoscenza quando non era più in tempo di comprendere il relativo importo nel bilancio definitivo di previsione 1878.

Non essendosi potuto differire all'esercizio del 1879 il pagamento di tali spese, e trattandosi di inevitabili esigenze di servizio, l'Amministrazione ne dispose il pagamento coi fondi, che per tale servizio erano stati approvati col bilancio definitivo 1878

Se non che, in conseguenza del pagamento delle suaccennate spese, il fondo disponibile nel relativo capitolo sarebbe inferiore di L. 40,000 circa alla somma occorrente per pareggiare gli impegni presi, e per provvedere ai bisogni onde raggiungere la fine dell'esercizio.

Il riferente quindi, valendosi del disposto dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito altresì a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di V. M. il seguente decreto, che autorizza un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste*, di L. 40,000 da inscriversi in aumento al capitolo n. 72, *Materiale e spese diverse « Canali Cavour,* » del bilancio definitivo di previsione 1878 pel Ministero del tesoro.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Spese straordinarie per strade nazionali.** — La *Gazz. Uff.* del 14 ha pubblicato il R. Decreto del 29 p. p., preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro del tesoro:

Con la legge del 7 gennaio 1869 venne autorizzata la spesa di L. 150,000 per espropriazione di terreni e per lavori di deviazione di un tronco di rettificazione della strada nazionale Sannitica in provincia di Campobasso. Il fondo come sopra assegnato, risultò insufficiente, e per sopperire alla presunta deficienza fu prelevata nel 1874 la somma di L. 84,000 dal fondo per le *Spese impreviste*.

Ma anche tale previsione fu inferiore al bisogno, in conseguenza, sia dell'aumento di tagli per un più regolare tracciato, sia dei maggiori trasporti di materiali; sia infine del più alto prezzo acquistato dai terreni espropriati dall'epoca della compilazione del primo progetto portante la data del 1863.

Essendo ora indispensabile di provvedere al pagamento delle liquidazioni definitive delle indennità di terreni occupati dalla strada, già aperta al pubblico, e dei crediti residuali della Impresa assuntrice dei lavori, inquantochè un ulteriore ritardo risulterebbe dannoso agli interessi dello Stato, ragion vuole di poter subito disporre della somma di L. 49,000.

Il riferente perciò, valendosi del disposto dell'articolo 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 49,000 da inscriversi in aumento al capitolo 210, *Rettifica del tronco fra la via Croce ed il primo rettilineo della Piana di Sepino-Campobasso*, del bilancio definitivo di previsione 1878 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il R. Decreto, che verrà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Ponte sul Pescara.** — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 ottobre p. p., con cui è sancita e promulgata la legge approvata dal Parlamento, che autorizza la maggiore spesa di L. 110,448.53, come definitivo ed invariabile complemento del concorso dello Stato, accordato alle Provincie di Chieti e di Teramo, per

la costruzione del ponte sui Pescara presso Villanova, rimanendo ad esclusivo carico delle Provincie stesse anche le conseguenze di possibili liti coll'Impresa per la costruzione medesima.

Per questa maggiore spesa sarà instituito apposito capitolo nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1878.

**Spese straordinarie per la R. Marina** — La *Gazz. Uff.* del 12 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 29 ottobre scorso, preceduto dalla seguente Relazione fatta a S. M. dal Ministro del tesoro:

Malgrado ogni maggiore economia introdotta nel bilancio del Ministero della marina, non è stato possibile in questo anno di far fronte, coi fondi in esso stanziati, ad alcune urgenti ed indispensabili spese, inerenti alla manutenzione e riproduzione del naviglio, che tanto costa alla nazione. A tali spese si devono aggiungere quelle pure riconosciute di somma necessità per rifornire i magazzini di materiale di cui rimangono deficienti, in causa degli eccezionali armamenti di questi ultimi tempi, e per provvedere ad urgenti riparazioni a varii fabbricati militari marittimi.

Occorre quindi di mettere a disposizione del Ministero della marina la complessiva somma di L. 530,000, da riparttrsi come appresso:

L. 100,000 per munire alcune regie navi di una cintura protettrice di rete metallica, capace di arrestare i siluri semoventi;

L. 250,000 per la costruzione di due battelli rapidi, lancia-siluri, onde assicurare la difesa del golfo della Spezia;

L. 100,000 per rifornire i magazzini di armi, materiali, ecc.; e

L. 80,000 per riparazioni ai fabbricati militari marittimi.

Il riferente perciò, valendosi del disposto dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente decreto, autorizzante un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della somma di L. 530,000, da portarsi in aumento ai seguenti capitoli del bilancio definitivo di previsione 1878 pel Ministero della marina, cioè:

| | |
|---|---|
| Al capitolo n. 20, *Materiale per la manutenzione del naviglio esistente* | L. 100,000 |
| Al capitolo n. 22, *Artiglieria, armi subacquee ed armi portatili* | » 100,000 |
| Al capitolo n. 24, *Conservazione dei fabbricati militari marittimi* | » 80,000 |
| Al capitolo n. 26, *Riproduzione del naviglio, ecc.* | » 250,000 |
| | L. 530,000 |

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Navigazione postale marittima.** — Il *Corriere Mercantile* scrive in data del 15:

Abbiamo da Roma che l'on. Ministro dei lavori pubblici sta preparando il progetto di legge riguardante il sussidio da accordarsi alla Società Rubattino per la navigazione all'isola di Cipro, che la detta Società ha già attuato a proprie spese.

Questo progetto di legge verrà presentato di accordo col Ministro dell'agricoltura e commercio, e sarà compreso nei prmi che l'on. Ministro dei lavori pubblici presenterà alla Camera.

**Ufficii telegrafici.** — Il 9 corr. in Ripatransone (provincia di Ascoli Piceno) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo ai servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Beni dell'Asse ecclesiastico** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di ottobre 1878 furono messi all'asta 323 lotti al prezzo di L. 560,301.11, ed aggiudicati per L. 664,780.31.

Nei mesi precedenti dell'anno 1878 ne erano stati messi all'asta 2,712, al prezzo di L. 5,969,868.44, i quali furono aggiudicati per L. 7,072,937.22.

Le quali cifre, aggiunte a quelle relative al periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto ottobre del 1878, danno complessivamente 127,586 lotti, con un prezzo d'asta di lire 419,965,337.32 ed un prezzo di aggiudicazione di lire 538,387,649.78.

**Esposizione universale di Parigi** — Scrivono da Parigi, 8, alla *Libertà*:

I preparativi per la chiusura dell'Esposizione sono sempre più inoltrati; ma, se il Comitato che si sta formando riuscirà nel suo intento, è probabile avvenga una specie di riapertura.

Non si tratta di prolungarne la vita in Parigi, ma di trasportare gran parte dei prodotti degli espositori francesi a Sydenham, realizzando così l'antico progetto di fare del Palazzo di Cristallo un Museo cosmopolita.

Promotore di questa proposta è il signor D'Agiond, il quale fece parte della deputazione parigina che si recò a Londra dalla Regina onde esprimerle la gratitudine della Francia per gli aiuti ricevuti dagli Inglesi durante la campagna del 1870.

Secondo le statistiche ufficiali, durante l'Esposizione 203,157 forestieri furono alloggiati negli alberghi e nelle case mobiliate.

Questo numero può essere suddiviso nelle seguenti cifre: Inghilterra 58,916; Belgio 28,830; Germania 21,778; Italia 14,968; Stati-Uniti 13.573; Svizzera 11,980; Spagna 10,104; Austria 8500; Olanda 6682; Russia 5725; Svezia e Norvegia 2705; Lussemburgo 2238; Polonia 1952; Danimarca 1767; Portogallo 1687; e così giù fino a Nicaragua ed al Paraguay, che furono rappresentati ciascuno da 11 cittadini.

— I giornali di Parigi dicono che la Città di Parigi e il Ministero di agricoltura e commercio si sarebbero posti d'accordo nel seguente programma, inteso a conservare i monumenti del campo di Marte. Gli annessi ed una parte delle gallerie interne verrebbero demolite. Le quattro grandi gallerie e le loro cupole sarebbero conservate e formerebbero il recinto di un giardino, il quale sarebbe in comunicazione mediante vasti passaggi col parco del Campo di Marte, parimenti conservato. Due viali traversanti le gallerie al punto ove esistono le strade trasversali di 15 metri, permetteranno tale comunicazione ai cavalli ed alle vetture, tra i quartieri di Grenelle e del Gros Cailloux Le quattro gallerie e le loro cupole saranno destinate al Museo industriale, agricolo e commerciale.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poco curati in generale, nella scorsa settimana, i valori ferroviarii, i quali però si mantennero abbastanza fermi sui corsi della settimana precedente. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirano tra il 348 al 348.50; le Obbligazioni relative, tra il 254 al 255.50; i Boni stazionari sul 576.

Le Sarde, della serie A, trovarono danaro a 252.50 e 253; la serie B, a 256.25 e 256.50. Le Pontebbane a 391.50 e 392.50; l'Alta Italia a 264.75.

A Parigi, le Lombarde negoziate con poca animazione a 150 e 151; le Obbligazioni a 239 e 241; le Vittorio Fmanuele a 240 e 242; le Azioni delle Ferrovie Romane a 72 e 73; le Obbligazioni a 268 e 272.

# Avvisi d'Asta

Il 23 corrente, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Cassia Sutrina da Vetralla alla nazionale Cassia presso Monterosi, per l'annuo canone di L. 11,001.23. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 700 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 1100, idem o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso la Deputazione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Aurelia (tronco IV) da Viterbo al confine con Monte Romano, per l'annuo canone di L. 9497.05. Manutenzione come sopra. Deposito interinale L. 680 come sopra; cauzione definitiva L. 950, idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cisterna di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Cisterna a Conca, della lunghezza di m. 8068.10, per l'importo di L. 44,326.53. Lavori da eseguire entro 5 anni. Condizioni d'asta a termine del relativo Capitolato.

— Il 26 detto mese, presso la suddetta Deputazione di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Ortana da Viterbo alla Stazione ferroviaria d'Orte, per l'annuo canone di L. 21,196.79. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 1200 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 2200 idem o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la suddetta Deputazione provinciale, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tarquinia-Castrense-Acula-Orvietana (tronco I) dalla provinciale Aurelia Etrusca al confine di Carcino, per l'annuo canone di L. 4370.47. Manutenzione dal 1° gennaio 1879. Deposito interinale L. 450 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 500 idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Bologna, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria Porretta-Pracchia, dal ponte della Venturina al ponte di Pracchia, della lunghezza di chil. 13.461, in diminuzione della somma di L. 332,501.70, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 25,000 in numerario o biglietti della Banca Nazionale; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una asta per l'appalto del compimento dei due tronchi della strada provinciale da Penne ad Ascoli per Teramo, compresi fra il torrente Piomba ed il fiume Vomano, della lunghezza di metri 20,647 per la presunta somma di L. 219,972.50. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso non inferiori al ventesimo per l'appalto della novennale manutenzione del tronco di strada nazionale da Mantova a Monselice, compreso fra Mantova ed il confine veronese, della lunghezza di m. 16,957, in diminuzione dell'annuo canone di L. 8367.30, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Manutenzione dal 1° aprile 1879. Deposito interinale L. 600 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 330 di rendita D. P.

— Il 2 dicembre p. v., presso la Direzione del Genio militare in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari marittimi della Piazza di Venezia e sue dipendenze durante il triennio 1879, 1880 e 1881, per l'annuo canone medio di L. 50,000. Deposito L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dello appalto pei lavori d'ampliamento della Caserma d'artiglieria in Spezia in diminuzione dell'importo di L. 202,342.50, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 400 giorni. Deposito cauzionale L. 23,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria alla Fonderia di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chilog. 100,000 di piombo diverso (in filo) per il complessivo importo di L. 60,000. Consegna da fare alla Direzione d'artiglieria di Capua entro 60 giorni, in due rate di chilog. 50,000, la prima entro 40 giorni, il rimanente entro i 20 giorni successivi. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dall'8 al 14 ottobre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 409,021.72 | 282.86 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 405,076.04 | 280.14 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 3,945.68 | + 2.72 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 15,908,308.87 | 11001.60 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 17,292,713.40 | 11959.00 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,384,404.53 | — 957.40 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 157,505.10 | 137,32 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 166,935.82 | 147.73 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | — 9,430.72 | — 10.41 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,144,97 | 5,800,757.99 | 5,066.30 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,096.76 | 5,634,189.88 | 5,137.12 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 48.21 | + 166,568.11 | — 70.82 |

## Strade Ferrate Romane

35ª Settimana — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 526,213.82 | 16,559.01 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 525,118.24 | 16,634.61 |
| Differenza ( in più . . . | — | 1,095.58 | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | — | 75.60 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 settemb. 1878. | 1,652 | 17,728,151.31 | 15,987.47 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 18,669,469.72 | 16,897.74 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 941,318.41 | 910.27 |

(*) Media annua.

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di ottobre* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . | 37,913.48 | 15,998.65 | 10,887.00 |
| Piccola Velocità . . . . . . . | 4,879.25 | 333.70 | 2,991.25 |
| Totali . . . | 42,792.73 | 16,332.35 | 13,878,25 |

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO | | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952.46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

# ANNUNZI

## PROVINCIA DI TORINO.

### DEPUTAZIONE PROVINCIALE

**Avviso di seguito deliberamento.**

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879 del tronco della strada provinciale N. 4 Torino–Cuneo per Carmagnola, essendosi ottenuto il ribasso di L. 3.10 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 44,253.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 28 corrente a mezzodì.

Torino, il 19 novembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 27 Novembre 1878 N. 48.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**



SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le nuove costruzioni ferroviarie. La questione finanziaria — Esposizione Universale di Parigi nel* 1878. *Le Officine del Creusot — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE *— Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

### LA QUESTIONE FINANZIARIA.

Dopo le conclusioni della Relazione dell'on Morana ed il controprogetto della Commissione per le nuove costruzioni ferroviarie, che abbiamo riferito nel nostro numero precedente, crediamo oggi opportuno riprodurre il Capitolo III della Relazione medesima, che tratta della *questione finanziaria* e che merita certo una considerazione speciale.

§ 1. — *Concetto prevalente. Provvedimenti indispensabili.*

Non giova illuderci, o signori, credendo che, così com'è, la legge proposta possa diventare una reale sorgente di prosperità e di progresso. Perchè ciò sia, occorrono ancora altre e più gravi modificazioni nei congegni finanziarii, onde eliminare gli attriti e le resistenze, che debbono necessariamente sorgere dalle disposizioni di essa.

La vostra Giunta mise ogni sua possa per studiare ed adottare coteste nuove modificazioni, e crede di essere riuscita a dissipare, se non tutti, i principali inconvenienti, che potrebbero frapporsi al buono e celere svolgimento delle nuove costruzioni ferroviarie.

Essa quindi si fa un dovere di richiamare la vostra attenzione ed il vostro illuminato esame sui mezzi dei quali vi proporrà l'adozione.

La prima indagine volgevasi sulla natura stessa della legge sottoposta al nostro esame, imperocchè altri credesse che il concetto finanziario dovesse prevalere sul tecnico ed economico. Ma evidentemente ciò non poteva essere.

Infatti, non sarebbe stato possibile d'ammettere che il legislatore, dopo d'aver disposto la costruzione d'un certo numero di linee ferroviarie, ne arrestasse l'esecuzione per difetto di fondi.

Non neghiamo che la questione di spesa si connette intimamente con tutto ciò che alla costruzione medesima si riferisce; ma questo legame, se può esercitare la sua azione fino al punto di circoscrivere infra certi limiti di tempo e di spazio l'espansione della costruzione, non deve giungere al punto di soffocarla, e rendere nulla la volontà della legge.

Se così non fosse, ammesso che i calcoli preventivi del costo delle varie linee, all'atto della costruzione non corrispondessero alla spesa reale, ne conseguirebbe che non tutte le ferrovie previste e decretate sarebbero eseguite, la qual cosa certo sarebbe oltremodo disdicevole.

Dal momento che la legge determina quali linee debbono essere intraprese ed ultimate nel periodo stabilito, bisogna ritenere che tutte volle fossero costruite; e quando mai le somme stanziate non bastassero, si dovrebbe ricorrere al Parlamento per nuove provviste di fondi, non già arrestare il compimento dell'opera.

Egli è certo che, se la legge fosse precipuamente una legge finanziaria, diversamente procederebbero le cose. In questo caso, la somma destinata alle nuove costruzioni, venendo ad esaurirsi, porterebbe seco la cessazione dei lavori. Ma tale interpretazione indurrebbe nella necessaria conseguenza di intraprendere la costruzione delle linee delle varie categorie successivamente, cominciando dalla prima per passare alla seconda, e così via via; la qual cosa, in verità, darebbe origine a serii inconvenienti, ed impedirebbe, molto probabilmente, il compimento delle linee designate nel periodo prestabilito. Ciò evidentemente, non solo non è nello spirito della legge, ma viene contraddetto perfino dalla lettera di essa.

Diffatti, l'art. 26 (25 della Commissione) avendo proporzionato la cifra annuale a spendersi fra le varie categorie, ha dimostrato con ciò come si sia voluto dar mano alla costruzione di tutte quante ad un tempo, nei limiti della erogazione annuale per ciascuna di esse fissata.

Da queste ragioni convinta, la vostra Commissione ammise che eravamo in presenza di una legge di costruzione con tutte le sue conseguenze; onde ne consegue che, per corrispondere al voto dello legge, tutte le linee debbono essere condotte a termine nel tempo designato, anche quando, risultando insufficiente la somma, occorressero novelli fondi.

Vedremo in appresso quale somma lo Stato destina alla costruzione delle nuove ferrovie, come la ripartisce, se la procura e la rimborsa ai suoi creditori. Per ora basta aggiungere questo solo, che la somma destinata col presente progetto di legge, se non può, nè deve ritenersi assolutamente sufficiente per condurre le opere a compimento (imperocchè lunga esperienza oramai c'insegna che le somme previsionate mal corrispondono alle somme effettivamente

erogate), deve ammettersi che la differenza in più potrebbe fin d'ora calcolarsi con molta approssimazione al vero.

E se un sentimento di convenienza non ci consente di farlo, per non aver l'aria d'iscrivere in una legge di spesa somme le quali potrebbero, per avventura, parere ingiustificate, dobbiamo riconoscere tuttavolta che tale differenza non varierebbe di molto la somma prevista.

Passeremo intanto ad esaminare quali vizii organici nuocciono al completo sviluppo di questa legge. Abbiamo altrove accennato come l'esecuzione delle nuove linee ferroviarie si basi sopra uno sforzo finanziario a farsi cumulativamente dallo Stato, dalle Provincie e dai Comuni in stabilite proporzioni, le quali mutano secondo che sia prevalente il concetto della utilità generale o locale della strada a costruirsi.

Se il concetto è, come abbiamo già ammesso, razionale e giusto; se è doveroso che coloro i quali sono chiamati a godere per i primi, ed in modo più immediato e diretto, dei benefizii economici che una ferrovia apporta, debbono specialmente concorrere alla sua costruzione; è vero altresì che debbono essere messi in condizione di farlo, e di farlo senza eccesso di sagrifizii, senza troppo soffocare i germi dello sviluppo futuro delle industrie e dei commerci.

Non vi è chi ignori in Italia quanto misera sia la condizione finanziaria delle nostre Provincie e dei nostri Comuni, i quali vennero mano mano privati di ogni principale risorsa per impinguare l'erario nazionale; mentre poi nuovi oneri e nuove spese obbligatorie si aggiunsero quotidianamente ai loro bilanci, in guisa tale da mettere a dura prova l'abilità dei più esperti ed onesti amministratori locali.

Se a ciò si aggiungono il mal vezzo delle spese facoltative e di lusso, che andò man mano infuriando per toccare la sommità d'un vivere fastoso, spesse volte incompatibile con la fortuna comunale; non che le spese dettate dal desiderio di beneficare o proteggere Corpi ed associazioni, che nessun servizio rendevano alla comunione, o che erano indegni di cotali favori; si comprenderà di leggieri perchè siano impotenti i Comuni e le Provincie a sopperire alle nuove esigenze che la legge presente da essi reclama. La qual cosa minaccia di rendere la legge istessa una illusione: soave se vuolsi, anzi creata dall'amore che tutti sentiamo grandissimo pel bene del nostro paese, ma non di manco una illusione.

Nè è a credersi che gli enti minori interessati alle ferrovie possano da sè soli scontare l'utilità avvenire che da un potente strumento di produzione e di risparmio, come questo, si attendono; o che possono trarre pel pagamento sulle generazioni future, a vantaggio delle quali in gran parte il servizio presente ridonda. No di certo. Questa via del credito è stata largamente, febbrilmente, sfruttata, e non sempre con rigidi propositi amministrativi; ond'è che oggi nessuno, forse, sarebbe disposto ad affidare un quattrino al maggior numero dei Municipii italiani, senza l'avallo dello Stato.

E così doveva necessariamente avvenire, non solo per l'abuso del credito, ma anche perchè nei bilanci comunali non resta, per così dire, margine per soddisfare i debiti contratti, dal momento che lo Stato tutto avocò a sè il disponibile a salvezza della Finanza comune; e persevera in questa via, ora che diconsi mutate le condizioni dell'erario pubblico.

Forse sarebbe stato opportuno che lo spirito di ordine e di economia avesse meglio presieduto alle Amministrazioni comunali e provinciali; forse sarebbe desiderabile che il controllo elettorale si fosse fatto o si facesse con maggiore efficacia sentire, allontanando dai pubblici uffizii gli amministratori deboli od incapaci; forse sarebbe conveniente che la responsabilità divenisse reale o personale, custodita da un magistrato tetragono alle influenze, che ne curasse l'inviolabilità, e giudicasse tutti con unica stregua e severità di giudizio. Ma tutte queste cose, allo stato di pentimento tardivo o d'aspirazione prematura, non saprebbero legittimare il diniego dello Stato ad aiutare i Comuni di fronte al credito, specialmente in mancanza di quella restituzione che avrebbe già dovuto essere il primo ed il più santo dei suoi doveri, se è vero che il bilancio ha raggiunto il tanto desiderato pareggio.

E se lo Stato non interviene, se i Comuni si troveranno nell'impotenza di apprestare i mezzi designati, ci duole ripeterlo ancora una volta, questa legge sarà l'espressione d'un buon volere sincero, ma resterà inattuata, e svaniranno le concepite speranze di futura ricchezza e prosperità nazionale.

Senza parlare delle Provincie, che dovrebbero far fronte in un periodo di anni, relativamente ristretto, agli ingenti concorsi della 4ª e 5ª categoria, noi diciamo che anche quello della 3ª e perfino della 2ª sono in taluni casi impotenti a raccogliere quanto da esse si esige.

Prendete, ad esempio, il concorso dovuto dalle Provincie calabresi per le linee del versante mediterraneo, ammontante almeno a L. 20,000,000, e giudicate delle difficoltà che si dovranno incontrare nel riparto di questa ingente somma fra Comuni poveri e senza risorse! E pure qui trattasi di somma relativamente minima, essendo ragguagliata al decimo dell'ammontare dei lavori, e per di più pagabile in 20 anni senza frutti. Che diremo di tutti gli altri casi!

Questo benefizio, che non esiteremo a chiamare straordinario, si vorrebbe da molti Ufficii e da varii membri della vostra Giunta applicato a tutti i concorsi non solo, ma allargato in modo da permettere ai Comuni di soddisfare i loro impegni, se non in 75 anni, come vorrebbe alcuno, almeno in 30. Ciò fu formalmente richiesto da uno dei commissarii.

Tale richiesta però non fu accolta neppure dai più caldi sostenitori delle agevolezze da procurarsi ai Comuni nella ricerca del capitale.

E, siccome questa questione sarà certamente innanzi a voi portata, se non dalla Giunta, da chi negli Ufficii se ne fece difensore, permetteteci d'indicarvi le gravi ragioni che indussero la maggioranza della vostra Commissione a respingere la proposta che le venne fatta.

Dissimo che la facilitazione dalla legge accordata agli interessati alle linee di 2ª categoria è un favore grandissimo. E difatti, nel mentre le Provincie ed i Comuni sono nel diritto di pagare in 20 anni senza frutti il 1[10 della spesa, lo Stato invece è nell'obbligo di procurarsi ora, con risorse sue proprie, tale rata di sussidio messa a carico degli enti minori, e di pagarne i frutti a scalare; la qual cosa significa che, in fin dei conti, per la sola linea del versante mediterraneo presa ad esempio, lo Stato viene ad accollarsi 10 milioni di frutti all'incirca, da pagarsi sulla massa generale dei contributi.

Or, volere che un simile benefizio sia concesso a tutti, e non solo per 20, ma per 30 o 75 anni, è lo stesso che pretendere che lo Stato, oltre al miliardo di capitale di cui ha bisogno, e dei frutti di esso, addossi al bilancio della nazione la massa grandissima di frutti, sgravandone inopportunamente chi è riconosciuto debitore del sussidio, e sottoponendo i contribuenti tutti a quest'onere, anche pel tempo in cui la strada arrecherà alla località i suoi benefìcii.

Ciò sarebbe enorme ed ingiusto, talmente che varrebbe forse meglio di affrontare risolutamente la tesi, che le ferrovie debbono essere interamente dallo Stato costruite.

Peraltro, se mai si volesse abbracciare un simile temperamento, noi diremmo: State in guardia contro le esagerazioni! Lasciate le cose come la maggioranza della vostra Giunta vi propone di adottarle; fate che i frutti del capitale dovuto dai Comuni e dalle Provincie non vengano ad oberare lo Stato; e se volete essere generosi ancora, allargate piuttosto il campo delle costruzioni.

Altre plaghe ed altre contrade, che non possono venir comprese fra le terre beneficate oggi, lo saranno in tal caso, ed insieme alle benedizioni di un numero più esteso di popolazioni, voi avrete compiuto un atto di giustizia e di saggezza politica.

Ma non sprecate così le risorse che la nazione stentatamente raccoglie; imperocchè sia giusto che chi risente più direttamente i benefizii, debba concorrere più direttamente ed in più larga misura ai pesi.

Vogliamo anche noi le agevolezze per i Comuni e per le

Provincie, e ci siamo, sin dal bel principio, e negli Ufficii ed in seno della Commissione, fatti sostenitori di tutto ciò che tende a questo fine; ma non vogliamo aggravare inutilmente od ingiustamente l'erario nazionale, ossia la totalità dei contribuenti.

Le agevolezze, che noi desideriamo e che ricerchiamo, son quelle appunto dopo questa discussione adottate: agevolezze che ci permetteremo di raccomandare a voi nel 3° paragrafo, riservandoci di difenderle al vostro cospetto, dopo di averlo fatto con queste pagine disadorne.

Noi desideriamo che la ricerca del capitale sia, come dis simo, facilitata a quegli enti, i quali non possono sopperire al concorso con le entrate del bilancio nel tempo stabilito; che questo capitale possano essi ottenere a miti e plausibili condizioni, mercè il concorso dello Stato; noi desideriamo finalmente che essi siano in qualche guisa abilitati a scontare oggi i beneficii futuri, ed a vincolare il patrimonio pubblico delle generazioni che verranno.

Ma crediamo altresì doveroso che su di essi gravi il servizio dei frutti del capitale ritrovato, e che lo Stato non assuma pesi maggiori di quelli richiesti dalla giustizia e dall'equità.

Questo pensiero, nel quale fortunatamente la vostra Giunta fu unanime come un sol uomo, noi vi esporremo in tutti i suoi particolari, dopo di aver parlato del capitale che lo Stato mette a disposizione delle ferrovie, del tempo e del modo di procurarselo, delle modalità del rimborso, e finalmente delle risorse sulle quali ei conta per far fronte al servizio dei frutti e dell'ammortamento del capitale medesimo.

### § 2. — *Capitale — Emissione — Rimborso.*

Dalle tabelle che alleghiamo ai numeri IX e X, non che dal documento n. 2 all'art. 25 della legge, si rileva come, per poter affrontare la costruzione delle ferrovie progettate, non si richieda meno di un capitale effettivo di 900 milioni, di cui 91,398,817 per impegni esistenti in forza di leggi anteriori, 48,804,600 per materiale mobile, e 759,796,583 per costruzioni nuove dipendenti dall'approvazione di questa legge. E diciamo affrontare e non condurre a compimento, perchè non siamo persuasi, siccome ebbimo già l'occasione di rilevare, che la somma preveduta sia sufficiente al còmpito prefisso. Anzi affermiamo che verrà giorno in cui, essendo scarsa ai bisogni di ciascuna categoria, si tornerà al Parlamento per chiedere ciò che difetta. Ma tale differenza, a nostro credere (giova ripeterlo), potrà restare infra ragionevoli confini.

Voi vedete, o signori, che abbiamo aumentato la previsione della spesa di 150 milioni effettivi, e sentiamo quindi il dovere di dirvi le ragioni di questo aumento.

Non scenderemo in minuti dettagli, non indagheremo ad una ad una le cause speciali dell'aumento, avendo largo campo di farlo nel capitolo seguente, allorchè imprenderemo ad analizzare le varie linee di cadauna categoria.

Per ora vi diciamo che questo aumento è dovuto in parte alla correzione arrecata all'art. 11, per cui la scala ascendente del concorso dello Stato per la 4ª categoria aumenta alle 80,000, e non alle 100,000 lire, come era da principio, per subire il secondo aumento alle 150,000, anzichè alle 200,000 lire di spesa chilometrica.

La parte più saliente dell'aumento è però dovuta allo spostamento delle categorie, in vista del quale una linea della 3ª passò in 2ª categoria; undici pervennero alla 3ª, cioè otto dalla 4ª e tre affatto nuove; e finalmente altre dodici linee vennero ad allargare la 4ª categoria, di cui 10 provenienti dalla 5ª e due nuove. Malgrado cotesti importanti passaggi di categoria, sono rimaste integralmente a disposizione della 5ª le L. 36,400,000 richieste dal Governo per provvedere alla costruzione dei 700 chilometri di strada dipendenti da questa categoria.

Per effetto delle ora dette variazioni, la lunghezza complessiva delle linee della 2ª categoria, da chilometri 720, quale era nel progetto ministeriale, è ascesa a chilom. 768; quella della 3ª, da 574 a 943 + 700; quella della 4ª da 1352 a 1445; mentre la 5ª è rimasta invariata, siccome abbiamo detto or ora.

Se contrapponete, adunque, all'aumento dei 150 milioni tutte queste maggiori lunghezze cogli oneri che producono, vi convincerete che un tale aumento, relativamente minimo, è inferiore alle esigenze, ai reclami non sempre ingiustificati, e fors'anco ad una rigorosa equità.

Riconosciuto che il capitale che si vuole impiegare alle nuove costruzioni non è eccessivo, anzi non eccede i confini che un prudente amministratore deve segnare a sè stesso, come dimostreremo in seguito, restava a regolare le largizioni volontarie fatte dai Comuni e dalle Provincie anteriormente alla presentazione di questo progetto di legge, l'elenco delle quali abbiamo voluto unire a corredo di questo scritto, al n. XI degli allegati.

Parve alla Giunta ragionevole che allo Stato non venissero meno le risorse volontariamente concesse dai Corpi morali suddetti, nella totale misura risultante dall'elenco ora ricordato. Ciò l'indusse ad adottare un nuovo articolo, onde stabilire che i concorsi, liberamente votati con deliberazioni anteriori alla approvazione della presente legge, dovessero integralmente essere corrisposti, imputandoli però nella quota di contributo a cui gli enti comunali e provinciali sarebbero tenuti per effetto delle disposizioni di questa stessa legge.

La questione che si presentò dopo conduceva a sapere in quanto tempo il capitale indispensabile, riconosciuto in principio di questo paragrafo, dovesse essere fornito dallo Stato.

La proposta di legge presentataci faceva conoscere che il Governo si proponeva di erogare la somma di 750 milioni in 15 anni, per non andare incontro ad oneri maggiori di quelli che le risorse normali del bilancio avrebbero gradatamente consentito.

Ciò importava che sarebbero stati messi a disposizione del Ministero dei lavori pubblici 50 milioni effettivi ogni anno: cinquanta milioni che lo Stato si sarebbe procurati mercè l'operazione di credito, di cui discorreremo fra breve.

Ora, del momento che la vostra Commissione aveva creduto conveniente di oltrepassare di 150 milioni lo stanziamento totale per le ragioni già dette, bisognava vedere come questo aumento dovesse ripartirsi.

Due metodi si presentavano all'uopo: aumentare l'annualità di 10 milioni, o prolungare il tempo.

Quantunque l'aumento non alteri grandemente i termini stabiliti, ed anzi fino a questo limite potrebbe credersi ragionevole, e fors'anco dal Ministro delle finanze accettabile, pure la vostra Giunta ha stimato meglio di prolungare il tempo assegnato alle costruzioni, portandolo da 15 a 18 anni; ed ha lasciato di conseguenza inalterata l'annualità. E questo metodo ha prescelto sul riflesso che, potendo venire a mancare qualche cosa negli stanziamenti di categoria per portare a compimento le opere, conveniva lasciare in bilancio un margine sufficiente per sopperire a simili eventualità, senza andare incontro ad uno squilibrio, quanto meno non preveduto.

L'allungamento di tre anni nel periodo di tempo designato, non arreca poi un danno economico sensibilissimo; offre agio maggiore alle Provincie ed ai Comuni interessati nella ricerca dei fondi, e risparmia tutte le gravi conseguenze che un lavoro eccessivamente esteso porta con sè, non solo durante l'esecuzione delle opere, ben vero dopo il termine di esse.

Peraltro, la vostra Commissione non poteva non preoccuparsi del modo col quale lo Stato intende di procurarsi questa somma annuale, e doveva altresì tener presente ciò che i Comuni e le Provincie avrebbero dovuto a loro volta ottenere dal credito.

Il Ministro delle finanze faceva sentire alla Commissione che egli sul credito appoggiava la possibilità di far fronte alle spese abbisognevoli, e dichiarava che non avrebbe accettato nè una base diversa, nè tutto ciò che avesse potuto modificare il suo progetto di legge in quella parte che si riferiva all'adozione d'un titolo speciale.

Quantunque non fosse mancato chi, in nome degli Ufficii, domandasse che la somma bisognevole si richiedesse in parte al bilancio, ed in parte al credito mercè l'emissione di rendita consolidata; la maggioranza della vostra Commis-

sione si pronunziava risolutamente per l'adozione del titolo speciale, anche in considerazione delle ragioni dalle quali traeva la neccessità di un titolo unico pel servizzio del prestito dello Stato e dei Comuni: argomento che ci riserviamo di trattare più diffusamente nel paragrafo seguente.

Ed invero, sembrava ai più che ormai dovrebbe essere giunto il momento, siccome augurava la Commissione del bilancio nell'ultima sua Relazione sulla spese, di chiudere il Gran Libro; e ciò non potersi fare, se non dopo che si fosse provveduto ai bisogni delle opere pubbliche straordinarie, alle quali, checchè se ne sia detto, non era possibile di sopperire con le risorse normali del bilancio.

Si aggiungeva che il titolo speciale, nel mentre servirebbe a procacciare allo Stato il capitale bisognevole per le nuove costruzioni, impediva che all'ombra sua si facessero altre emissioni di rendita per spese d'altra natura; donde ne verrebbe maggiore disciplina al bilancio, e la possibilità di un controllo più efficace da parte del Parlamento. Grande differenza correre fra un titolo del debito perpetuo ad un titolo redimibile. Questo non obera perpetuamente lo Stato, ed obbliga ad essere oculati e parchi nelle spese per potere economizzare quanto basti ad estinguerlo; ond'è che i debiti redimibili migliorano moralmente le amministrazioni, e dopo estinti, colla previdenza e col riparmio, lasciano una risorsa futura, che rappresenta in qualche maniera l'utile ricavato da una data intrapresa, il cui capitale è stato soddisfatto colle risorse fornite da essa medesima.

Il collocamento dei titoli ammortizzabili, egli è certo che non potrà essere fatto ad un saggio inferiore a quello della rendita; anzi tutte le probabilità possono indurre a ritenere che sarà fatto ad un saggio maggiore.

Diffatti, il portatore del titolo speciale ha a fronte lo stesso debitore, quindi tutte le condizioni di guarantia e di solidità sono agli occhi suoi identiche. Ma egli ha invece un titolo, mercè il quale rientrerà nel capitale sborsato fra un termine massimo di 75 o 57 anni, ed un termine minimo di un anno, a talento della sorte.

Durante qnesto periodo di tempo, il suo denaro impiegato allo stesso saggio della rendita attuale gli frutterà 6 1|4 per cento all'incirca, con certezza di vederselo restituito aumentato del 20 per cento.

Queste considerazioni dovrebbero potentemente influire sul credito, fare afluire i compratori ed aumentare la ricerca di questo titolo, per investire su di esso a preferenza i risparmii.

E, poichè abbiamo detto la parola risparmi, ci sia lecito di completare il nostro pensiero in proposito.

Il Ministro ha dichiarato che l'emissione di questo titolo sarà fatta all'interno soltanto, e noi lo lodiamo altamente per questa sua risoluzione, pregandovi d'incoraggiarlo su questa via.

Scopo precipuo delle ferrovie egli è quello, lo ripetiamo, di sviluppare le condizioni economiche di un paese, di facilitare lo svolgimento della ricchezza, e con essa il risparmio e la conseguente capitalizzazione, la quale mira a preparare il capitale necessario all'incremento delle industrie future.

E poichè è indubitato che, a misura che le ferrovie progrediranno da noi, il risparmio si farà sempre più sensibile e generale, parci opportuno che ci sia un titolo, il quale lo consolidi, offrendogli, allorchè è minimo e perciò vagante, un primo impiego utile, donde possa, fatto adulto e vigoroso, prendere le mosse per la speculazione futura. E ci parve perciò opportuno e lodevole il titolo speciale, il quale è come la causa e l'effetto di questa legge ad un tempo.

Se a tutte le cose dette si aggiunga che la chiusura del Gran Libro, quale noi la vagheggiamo, non potrà a meno di produrre l'elevazione del prezzo di costo della nostra rendita, e che l'elevazione di questa dovrà necessariamente trascinare seco l'aumento del valore del titolo speciale, non sappiamo comprendere come possano esistere ancora avversarii di questo titolo.

La maggioranza della vostra Giunta, quindi, la quale, anchè senza le dichiarazioni del Ministro, sarebbe stata favorevole al titolo ferroviario, nella fiducia che, unitamente alla Cassa di cui parleremo al paragrafo seguente, potrà arrecare un immenso giovamento alle nostre industrie, ai nostri commerci, senza aggravare soverchiamente le nostre Finanze), ve lo raccomanda caldamente, ed unisce le sue alle preghiere del Ministro delle finanze per determinarvi ad accettarlo.

Ed ora, per terminare quanto si connette all'operazione finanziaria, ci resta ad esaminare come e quando il prestito sarà rimborsato ai portatori del titolo, e con quali fondi sarà fatto il servizio dei frutti e dell'ammortamento.

Ci sarebbe anche da parlare dei metodi per l'emissione dei titoli; ma, divergendo noi alquanto dalle vedute del Ministro delle finanze in tale materia, e connettendosi l'emissione più davvicino al tema della Cassa delle ferrovie, preferiamo discorrerne al punto in cui della suddetta Cassa tratteremo. Laonde veniamo per ora allo esame dei soli primi due argomenti.

Il prestito da contrarsi dallo Stato per costruzioni ferroviarie proviste da questa legge, non solo sarà emesso all'interno per offrire un lucroso e solido collocamento ai risparmii del nostro paese, e farli manifestare, ma sarà rimborsato in 75 anni, mercè estrazioni a sorte di un numero di titoli proporzionato alla somma di cui lo State potrà disporre annualmente per l'ammortamento.

Non occorre qui ripetere quello che dicemmo già, che, senza fissare in modo stabile e permanente il saggio d'emissione, può ritenersi che esso sarà regolato dal valore del Consolidato. Però, per ragione di calcolo, si ritiene che per potersi procurare annualmente 50 milioni effettivi, bisogna emettere, almeno nei primi anni, 60 milioni di valore nominale: o, quel che vale lo stesso, si calcola che l'emissione in atto non potrà essere realizzata ad un saggio più alto di lire 83.33 effettive per ogni 100 lire nominali, fruttanti 5 per cento in ragione d'anno, ed ammortizzabili alla pari in 75 anni, con estrazioni a sorte dal primo anno in poi.

Per far fronte al servizio dei frutti e dell'ammortamento durante lo spazio di tempo suddetto, si richiede per tutte le 18 serie d'Obbligazioni da emettersi nei 18 successivi anni, uno stanziamento in bilancio, dal 1879 in poi: di 3,079,296 lire nel 1° anno; di 6,162,667 nel 2°; di 9,249,328 nel 3°; di 12,341,507 nel 4°; di 15,438,444 nel 5°; fino ad arrivare a lire 56,274,656 nel 18° anno.

Dal 19° al 75°, l'onere annuale resterebbe quindi costante nella somma di lire 56,274,656.

Con questi stanziamenti, progressivamente cresciuti dal 1° al 18° anno, e stabili dal 19° al 75°, si fa il servizio dei frutti delle 2,160,000 Obbligazioni del valore di L. 500 nominali, emesse in 18 anni, per procurarsi il capitale effettivo di 900 milioni, al saggio suddetto; e secondo le tavole del signor P. A. Violeine, le più accreditate nel mondo finanziario, si estingue integralmente nel periodo suddetto il capitale nominale dovuto, ascendente a L. 1,080,000.000.

La serie dei rimborsi poi comincia con l'estrazione di 158 Obbligazioni nel 1° anno, per passare a 333 nel 2°, a 524 nel 3°, a 736 nel 4°, a 965 nel 5°, e giungere, mercè questo progressivo aumento, a 6642 nel 18° anno, ed a 107,000 circa nel 75°.

Noi abbiamo voluto renderci conto, se questa operazione finanziaria trova le risorse che le sono necessarie nelle ricadenze che verranno alla parte attiva del bilancio dalla cessazione graduale del pagamento di altri debiti redimibili; ed abbiamo dovuto convincerci che si può fare completo assegnamento su questa risorsa finanziaria, per far fronte alla passività temporanea che la legge delle costruzioni ci crea, qualora non si oltrepassi la spesa di 50 milioni effettivi annuali, e le attività disponibili, di cui parliamo, non vengano impegnate ad altri scopi.

Per meglio chiarire i calcoli, abbiamo richiesto una dimostrazione, dalla quale appaia quali minori entrate, per estinzione di crediti dilazionati o cessazione di patrimonio a vendere, devono contrapporsi all'aumento, attivo delle ricadenze suddette; e dal lavoro fornitoci, che unitamente alla tabella dei debiti redimibili corretta alleghiamo ai numeri XII e XIII, resta sempre più confermato che la situazione non muta gran fatto; e si può essere sicuri che

il servizio dei frutti e dello ammortamento non arrecherà nuovi aggravi al bilancio, quando sia mantenuto nei limiti di sopra.

Vero si è che la soppressione del macinato porterà un certo squilibrio dal 1883 in poi; ma ciò non ci dà grave pensiero, perciocchè siamo convinti che, nessuno in questa Camera volendo il disordine delle nostre Finanze, la tassa soppressa sarà sostituita da nuovi balzelli, quante volte dalla diminuzione di 80 milioni all'anno venisse dissesto al nostro bilancio. Facciamo da ultimo osservare che non abbiamo tenuto conto delle cessazioni d'impegni, quali risultano dai suddetti allegati, imperocchè, a nostro credere, saranno assorbite da impegni consimili; nè tampoco dell'incremento delle imposte, il quale, se in modesta misura almeno non potrà mancare, sarà assorbito parimente da nuove spese consimili.

E di fatti, in mancanza di tutt'altro, non può negarsi che l'accrescimento delle ferrovie deve necessariamente produrre l'aumento delle risorse dello Stato, in modo indiretto aumentando la gettata di talune imposte, ed in modo diretto facendo sì che cresca il prodotto lordo delle linee principali esistenti.

Qualora poi a tutto ciò si aggiunga il ricordo di quello che ogni anno abbiamo speso per nuove costruzioni ferroviarie, e che dovremmo continuare a spendere necessariamente, qualunque sia in proposito l'opinione dei più parchi ed economici fra noi, quando questa legge non venisse attuata; se si pon mente altresì che questa somma di 40 o 50 milioni noi la ricavavamo annualmente mercè l'emissione di 3 a 4 milioni di rendita, si scorgerà di leggieri come la legge presente, oltre ad essere una vera provvidenza economica, sarà una non lieve risorsa per il nostro bilancio.

Essa diventerà, auguriamcelo, la base più larga della nostra pubblica fortuna; perciocchè, se le opere pubbliche non sono patrimonii apprezzabili industrialmente e commercialmente, sono senza contrasto valori economici importantissimi; per la qual cosa le spese ad esse relative meritano di essere tenute in evidenza, senza confonderle con le altre, le quali non lasciano traccia sensibile dei sagrifizii pecuniarii dalla nazione incontrati per sostenerle.

### § 3. — *Cassa delle Ferrovie.*

Abbiamo in più occasioni fatto osservare come tutta la vostra Giunta inclinasse ad agevolare l'opera della ricerca del capitale ai Comuni ed alle Provincie, facendo consistere in ciò le agevolezze che si dovevano e potevano accordare.

Dissimo anzi, che senza un simile congegno, la legge sarebbe diventata di difficilissima, se non di impossibile esecuzione; e mantenghiamo questa nostra affermazione per le ragioni che abbiamo esposte nel § 1 del presente capitolo III.

Ma quali congegni adoperare per conseguire il fine che la Giunta si propone?

Ecco il quesito, ecco le difficoltà dell'opera!

Varii mezzi si presentavano al nostro esame, e niuno senza inconvenienti di qualche rilievo.

In primo luogo, lo Stato avrebbe potuto anticipar egli e riscuotere il dovutogli dagli enti minori.

Questo sistema avrebbe messo l'erario pubblico nella dura condizione di sottostare momentaneamente ad un grave fardello, salvo ad essere rivalso con stenti e fatiche inaudite da chi avrebbe nello Stato visto un creditore necessariamente compiacente, che si paga quando si vuole.

Si esaminò se non conveniva alle Provincie rivolgersi al credito contemporaneamente allo Stato; ma una simile doppia operazione avrebbe avuto un effetto pernicioso per tutti.

E diffatti, all'atto pratico, nel mentre lo Stato avrebbe emesso 60 milioni nominali ogni anno, le Provincie ed i Comuni avrebbero contemporaneamente richiesto al credito il collocamento di altri 10 a 15 milioni di titoli, il cui capitale sarebbe stato applicato allo stesso oggetto.

È evidente che due sarebbero state le conseguenze di ciò: la depressione del titolo provinciale o comunale, a causa della maggior fiducia riscossa dal titolo governativo; ed il deprezzamento del titolo governativo, per la concorrenza del titolo provinciale.

Questi due fatti potrebbero sembrare a prima giunta in contraddizione, e pure sono naturali e semplici, sono la conseguenza logica del doppio titolo con fine identico sul mercato.

In effetti, quando un doppio titolo viene emesso a vantaggio di una identica causa, i volonterosi di possederlo, si schermiscono all'atto della compra fra l'uno e l'altro, lasciando credere di contentarsi del meno costoso, per la semplice considerazione che spendono meno, specialmente se possono in qualche guisa sostenere essere identiche, o pressochè, le garantie.

Nel caso in esame, essi potrebbero far le viste di credere che lo Stato, avendo consociato a sè i Comuni nella spesa per la costruzione delle opere ferroviarie, non si lascierebbe espropriare le strade ferrate per causa dell'inadempienza di questi ultimi. Egli si contenterebbe invece di pagare per l'ente moroso; poichè, se ciò fece più volte per Società private che avrebbe potuto, senza suo gravissimo danno, lasciare correre in fallimento, lo farebbe sicuramente molto più volentieri per enti morali, i quali son pur tanta parte dello Stato medesimo.

Quando poi si ammettesse la mancanza di azione nei portatori delle Obbligazioni dei Comuni o delle Provincie, sulle ferrovie costruite in parte coi mezzi da essi forniti ai loro debitori, sul riflesso che una disposizione della legge devolve la proprietà della strada allo Stato, in tal caso non potrebbe revocarsi in dubbio che qualunque collocamento dei titoli provinciali riuscirebbe impossibile.

Che le risorse ordinarie dei loro bilanci appena bastino ai servizii quotidiani, non vi è chi lo neghi; e quando venisse tolta ai capitali concorrenti alla creazione di un cespite fruttifero quel privilegio che le leggi civili imperanti accordano in simili casi, nessuno si presterebbe facilmente ad affidare i propri risparmii alle Provincie.

L'Obbligazione diretta o l'avallo dello Stato è dunque indispensabile.

Ad ovviare a tutti gli inconvenienti testè rilevati, la vostra Commissione fu di avviso che il titolo dovesse essere unico sul mercato, ed emesso, anzichè dalla Tesoreria generale, da un ente creato in forza di questa legge, il quale curerebbe, tanto l'impiego dei 60 milioni annuali del prestito governativo, quanto dei 10 o 15 milioni del prestito provinciale.

L'onorevole Ministro delle finanze sembrava disposto ad accettare l'istituzione di tale ente, o Cassa delle ferrovie, a condizione che si incaricasse esclusivamente del collocamento e del servizio dei titoli provinciali e comunali, riservando alla Tesoreria la emissione dei titoli governativi; ma la vostra Commissione nutre fiducia che, riflettendo meglio agli inconvenienti ed ai danni cui la stessa Finanza andrebbe incontro, vorrà convenire anch'esso nella utilità del mezzo da noi proposto.

Peraltro, quando ciò non dovesse avvenire (la qual cosa non ci auguriamo, desiderosi come siamo di condurre in porto il presente progetto di legge con unanime e generale consentimento), la vostra Commissione non potrebbe abbandonare la propria idea, e sarebbe costretta a sostenerla al vostro cospetto, per superare gli scogli in mezzo ai quali la istituzione della Cassa delle ferrovie, limitata alle operazioni del collocamento dei titoli provinciali, potrebbe naufragare.

Si è dunque per questo che venne accolto il progetto di una Cassa delle ferrovie, affatto indipendente da altra consimile istituzione; la quale, coll'autorità che le verrebbe dall'essere una istituzione governativa stabilita per legge, ed avente lo Stato dietro di sè per l'adempimento dei propri impegni, dovrebbe incaricarsi dell'emissione delle Obbligazioni necessarie per ricuperare il capitale abbisognevole ai Comuni, alle Provincie ed allo Stato medesimo. Mercè poi il versamento annuale delle quote progressive e fisse, fatto dallo Stato, non che dei centesimi addizionali sulla fondiaria e tassa sui fabbricati, regolarmente ceduti

dagli enti minori, essa provvederebbe al servizio dei frutti e dello ammortamento.

Con questo sistema, la vostra Giunta, se non vide interamente dissipati gli inconvenienti di qualunque natura e di qualsiasi entità, li crede ridotti alle più miti proporzioni; e di conseguenza si è determinata a formulare il nuovo articolo 26 analogamente a questi concetti, mettendo la Cassa delle ferrovie sotto il controllo diretto del Parlamento.

Le facilitazioni poi concesse cogli articoli 28, 29 e 30 del progetto ministeriale, le quali tendono a rendere il titolo sempre più popolare, risultando applicabili all'articolo 27, da noi modificato nei sensi su espressi, furono letteralmente adottati, e formano i nostri articoli 27, 28 e 29.

Per esaurire quanto ha tratto a questa parte del progetto in esame, ci resta a dire una parola di un articolo aggiunto dalla vostra Commissione.

Il Governo del Re, nello allegato 4 alla sua Relazione, indicò quali linee, a suo credere, dovessero completare, in un avvenire più o meno prossimo, una razionale rete ferroviaria.

La Commissione ritenne giusto ed esatto il concetto del Governo; però riconobbe che talune di esse non consentivano dilazione. Tali sarebbero quelle destinate al completamento della dorsale, e le altre che possono facilitare i transiti verso Genova, verso Francia, o correggere definitivamente taluni inconvenienti delle longitudinali interne, dal punto di vista militare e strategico.

In considerazione di tutto ciò, ammise che il progetto per l'esecuzione di queste linee dovesse essere redatto e presentato al Parlamento durante il periodo dei 18 anni, destinato alla costruzione delle linee definitivamente ammesse dalla presente legge; e redasse, in conformità di queste idee, l'articolo 31, che unitamente agli altri sottoponghiamo al vostro apprezzamento, pregandovi di approvarlo.

---

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI

### nel 1878

### LE OFFICINE DEL CREUSOT (*)

L'Inghilterra possiede le innumerevoli officine di Manchester, Sheffield, Newcastle; il Belgio ha Seraing; la Germania il famoso Stabilimento d'Essen; ma la Francia ha il *Creusot*.

Il Creusot, colla potenza della sua produzione, supera oggidì tutti i suoi rivali.

Un padiglione speciale, costrutto nel parco del Campo di Marte, racchiude i prodotti e le macchine che i signori Schneider e Comp. hanno inviato all'Esposizione universale.

Prima di render conto di questa esposizione, daremo un rapido cenno della storia del Creusot, non dalla sua fondazione che risale al 1781, ma dal 1836, epoca nella quale i fratelli Schneider divennero acquisitori dello Stabilimento.

La presa di possesso del Creusot per parte dei signori Schneider coincise felicemente col grande slancio industriale segnato a quell'epoca dalla costruzione delle ferrovie e collo sviluppo della navigazione a vapore. I nuovi proprietarii compresero a meraviglia quale impulso l'applicazione del vapore ai trasporti rapidi per terra e per acqua avrebbe comunicato all'industria metallurgica. Essi non esitarono quindi a dare al Creusot tutto lo sviluppo necessario per farne uno Stabilimento-modello; ed è perciò che nel 1838 essi consegnavano la prima locomotiva di fabbricazione nazionale che funzionasse in Francia.

Il rapporto del Giurì alla Esposizione del 1839 dà una idea dello sviluppo considerevole che il Creusot aveva già avuto alla detta epoca, cioè soli due anni dopo la presa di possesso per parte della Società Schneider. Questo rapporto constata che le miniere di litantrace producevano 700,000 ettolitri, e che la produzione del ferro si elevava a 5 o 600 tonnellate; 4 alti forni, fucine, officine di costruzione, 23 macchine a vapore della forza complessiva di 800 cavalli, componevano quello Stabilimento, che una ferrovia di 10 chilometri congiungeva già al canale del Centro, e che non impiegava meno di 2000 operaj. Esso aveva già fornito 15 locomotive alle ferrovie francesi ed italiane, non che un gran numero di battelli a vapore per la navigazione fluviale.

Tutti questi progressi erano stati realizzati con una rapidità rimarchevole e col mezzo di macchine relativamente imperfette. Fu allora che un abile ingegnere delle officine, il signor Bourdon, inventò, poco prima del signor Nasmith in Inghilterra, un congegno di grande potenza, e che doveva permettere il fucinamento facile dei grossi pezzi: intendiamo parlare del *maglio a vapore*, che surrogò così vantaggiosamente l'antico martinetto.

Nel 1845, il signor Adolfo Schneider morì; suo fratello, il signor Eugenio Schneider, rimase solo alla testa degli Stabilimenti, che assunsero allora la ragione sociale *Schneider e Comp.*, che conservarono in appresso.

Il Creusot continuò il suo cammino ascendentale, ed assunse ben tosto proporzioni colossali.

All'epoca della guerra di Crimea, esso rese immensi servigi al Governo francese, fornendo in brevissimo lasso di tempo un numero considerevole di macchine per navi da guerra.

Entrati risolutamente nella via del progresso, i signori Schneider e Comp. non furono sgomentati dai trattati di commercio. Invece di recriminare contro le conseguenze probabili di questi trattati, essi cercarono nel perfezionamento del loro attrezzamento, in una produzione economica e ben intesa, le armi per combattere la concorrenza straniera, ed uscirono vittoriosi da questa lotta, a maggior gloria del loro Stabilimento e della metallurgia francese. Ed è per ciò che il Creusot può attualmente fornire su tutti i mercati del mondo, ferri, acciaj, macchine, ecc. ecc.

Per arrivare ad un tale risultato, bisognò creare una organizzazione intieramente superiore.

Si accrebbe successivamente il numero degli alti forni, si costrusse una nuova fucina, tale da bastare ad una produzione annua di 150 mila tonnellate. Le strade ferrate delle officine ebbero un grande sviluppo, e furono prolunlungate fino alle miniere di ferro di Mazenay. Un'immensa fabbrica di mattoni fu stabilita sulle rive della Loira. Nel 1869 si inaugurarono le officine per la fabbricazione dell'acciaio coi processi Bessemer e Martin. Si completò finalmente l'attrezzamento del Creuzot colla costruzione del famoso maglio a vapore da 80 tonnellate, il cui modello figurava all'Esposizione del Campo di Marte, formando l'ammirazione del pubblico.

Prima di cominciare la descrizione del Creusot quale è oggidì, e per fare spiccare viemmeglio i progressi compiuti in questi ultimi tempi da questo Stabilimento, daremo alcuni dati indicanti la produzione delle miniere e delle officine all'epoca dell'ultima esposizione.

Nel 1867 si estraevano dalle miniere della Società 250 mila tonnellate di litantrace e 250 mila tonnellate di minerale. Gli alti forni e le fucine producevano 130 mila tonnellate di ghisa e 110 mila tonn. di ferri e di lamiere. A quell'epoca, le officine di costruzione avevano fornito, dalla data della loro fondazione:

1100 locomotive,

125 magli a vapore,

(*) Dopo l'elenco delle ricompense assegnate alle Officine del Creusot dal Giurì dell'Esposizione universale, elenco che abbiamo pubblicato nel nostro numero precedente, diamo oggi luogo, assai di buon grado, al seguente articolo, comunicatoci da persona competentissima, ed inteso a far giustamente apprezzare l'importanza progressiva di codeste grandiose Officine, che tengono meritamente uno dei primarii posti nel mondo industriale.

La Redazione.

168 macchine di marina (39,945 cavalli), e
630 macchine fisse (30,000 cavalli).

Il Creusot riceveva a quell'epoca (1867) una splendida consacrazione pei suoi sforzi energici e perseveranti. Esso otteneva all'Esposizione universale due grandi premii e 4 medaglie d'oro. Esso veniva inoltre messo *fuori concorso* come Stabilimento che aveva assicurato agli operai il benessere materiale, morale ed intellettuale.

*Stato attuale* — Gli Stabilimenti della Società Schneider e Comp. si compongono di due parti distinte: *Officine del Creusot*, ed *Annessi*.

Le *Officine* del Creusot comprendono: le miniere di litantrace, gli alti forni, le fucine, le acciaierie, le officine di costruzione, le ferrovie delle officine, officine diverse, i servizii accessorii e dipendenze.

Gli *Annessi* si compongono:

1° delle miniere di litantrace di Montchanin e Longpendu (Saône et Loire), di la Machine vicino a Decize (Nièvre) e di Montand-Saint Etienne (Loire).

2° delle miniere di ferro di Mazenay (Saône et Loire), di Laissey (Doubs), d'Allevard (Isère), di Saint-Georges (Savoia), e di Saint-Florent (Cher).

3° dei cantieri di costruzione di Châlon-sur-Saône.

4° dell'officina di prodotti refrattari di Perrenil (Saône et Loire).

5° della fabbrica di vetri di Decize (Nièvre).

Finalmente la Società Schneider è comproprietaria delle miniere di litantrace di Beaubrun (Loire) e di Brassac (Puy-de-Dome).

Il Creusot è situato nel dipartimento di Saône et Loire, circondario d'Autun, a circa 400 chilometri al sud-est di Parigi.

La città, che sorse come per incanto attorno allo Stabilimento, conta oggi più di 28 mila abitanti.

È un importante capoluogo di cantone, e non abbiamo bisogno di dire che vi si impiantarono molto comodamente i diversi servizii pubblici, la posta, il telegrafo, le ferrovie, ecc.

Essa è collegata al canale del Centro da una ferrovia speciale; comunica inoltre colle due grandi arterie della rete Parigi-Lione-Mediterraneo per la linea Chagny-Nevers, di cui è la Stazione principale.

La superficie occupata dalle costruzioni, dipendenze ed annessi delle Officine Schneider è di 423 ettari e 28 centiare.

Questa superficie considerevole si suddivide come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Costruzioni ed Officine | Ett. | 24.29 |
| Cortili e depositi | » | 184.87 |
| Binarii di ferrovie | » | 68.15 |
| Case del personale | » | 8.67 |
| Giardini | » | 137.30 |
| Totale | Ett. | 423.28 |

ai quali bisogna aggiungerne 731.47 per terreni agricoli (terre, praterie, boschi, ecc.); il che dà un totale generale superiore a 1100 ettari.

L'effettivo del personale al 1° maggio 1878 comprendeva 15,252 agenti ed operaj, suddivisi come segue fra i diversi servizii:

| | |
|---|---|
| Miniere di ferro | 1921 |
| » di litantrace | 4960 |
| Forni | 734 |
| Acciaierie | 793 |
| Fucine | 2637 |
| Officine di costruzione | 2708 |
| Ferrovie e servizii diversi | 1499 |
| Totale | 15,252 |

Pel servizio privato delle Officine vi sono più di 300 chilometri di ferrovie, tanto a binario normale che a sezione ridotta; 422 apparecchi di binario (cambiamenti, incrociamenti e piattaforme) sono necessarii per la manovra del materiale rotabile speciale del Creusot, che comprende 27 locomotive e 1,518 vagoni.

La forza motrice alle 1050 macchine utensili e meccanismi d'ogni specie è data da 281 macchine a vapore, della forza complessiva di 13,334 cavalli.

In oltre 58 magli a vapore (1), messi in movimento direttamente, vi funzionano adesso.

Con questo formidabile meccanismo si produssero nel 1877-78:

549,000 tonn. di litantrace, 155,000 tonn. di ghisa, e 126,000 tonn. di ferro e d'acciaio. Le officine di costruzione fabbricarono inoltre delle macchine di diverse specie, di un peso totale di 25,000 tonnellate.

Nello stesso anno si consumarono per soddisfare alla produzione suddetta le seguenti quantità di materie:

| | | |
|---|---|---|
| Litantrace | tonn. | 572,000 |
| Coke | » | 165,000 |
| Minerali | » | 400,000 |
| Acqua | metri cubi | 3,500,000 |
| Gas | » | 2,200,000 |

Come è facile vedere dal confronto di questi due specchi, il Creusot deve importare una grande quantità di litantrace.

Finalmente, supponendo tutti gli apparecchi in movimento, ecco quale sarebbe la capacità di produzione di questo colosso industriale:

| | | |
|---|---|---|
| Litantrace | tonn. | 700,000 |
| Ghisa | » | 200,000 |
| Ferro ed acciaio | » | 160,000 |
| Officine di costruzione | » | 30,000 |

Ogni commento è superfluo davanti a cifre così formidabili, che mettono le Officine del Creusot alla testa degli stabilimenti metallurgici che esistono nel mondo.

Daremo ora una rapida occhiata alle principali installazioni del Creusot e dei suoi annessi. Incominceremo naturalmente questo esame dalla *miniera di litantrace*.

Il litantrace, che si estrae al Creusot, appartiene come abbiamo detto precedentemente, all'importante bacino del Centro. Gli strati, che sfiorano il circuito di questo bacino, s'internano rapidamente ad una grande profondità inferiormente all'arenaria screziata.

I prodotti estratti consistono specialmente in litantrace magro e antracite, nella parte settentrionale degli scavi; e in litantrace grasso per fucine, nelle gallerie prolungate verso mezzogiorno, sotto le arenarie screziate.

Lo scavo si fa generalmente con pozzi e gallerie, fuorchè al punto detto *découvert de la Croix*, ove si continuarono gli antichi lavori d'estrazione a cielo aperto. L'attacco delle gallerie sotterranee, che si faceva altre volte col metodo pericoloso delle *frane*, si fa attualmente con quello dei rinterri.

Nella maggior parte di esse, la manutenzione dei piccoli vagoni si fa per mezzo di cavalli.

Il litantrace è estratto da sette pozzi, i più importanti dei quali sono i pozzi Saint-Pierre e Saint-Paul, situati vicino alla stazione dei viaggiatori. Tutte le installazioni di questi pozzi, tanto all'interno, quanto alla superficie, sono state disposte colla massima cura, e vi si applicarono tutti i perfezionamenti atti ad assicurare perfettamente il funzionamento rapido delle gabbie d'estrazione.

La cernita del litantrace si fa immediatamente dopo la sua uscita dal pozzo: prima per mezzo di crivelli, che ritengono i pezzi più grossi. Quanto al litantrace minuto, che contiene sempre una grande quantità di materie terrose e di schisti, è dopo separato da queste materie eterogenee per mezzo d'una lavatura meccanica fondata sulla differenza di densità.

Il pozzo Saint-Laurent è specialmente destinato all'esaurimento dell'acqua dalla miniera. A tal uopo vi si stabilirono sei corpi di pompe assorbenti in media 2000 metri cubi in 24 ore, e che sono messi in movimento direttamente da una macchina Wolf, della forza di 300 cavalli.

Negli alti forni del Creusot si trattano diverse specie di minerali.

Dapprima il *ferro oolitico* della miniera de Mazenay, appartenente ai sigg. Schneider e Comp., ed il cui minerale

(1) In questo numero va compreso il gran maglio a vapore da 80 tonnellate.

è condotto a piè d'opera da una ferrovia speciale. Si scava a Mazenay un fosso, di 8 chilometri di lunghezza su 1 di larghezza, e della potenza di metri 0.50 a 2. La profondità dei pozzi d'estrazione non supera i 40 metri. La rendita di questo minerale è molto lieve, il 27 o 28 0[0 soltanto: impiegato solo, darebbe del ferro di qualità inferiore.

Si incontra pure egualmente sulla piattaforma degli alti forni dell'eccellente *ferro ossidulato magnetico* di *Mokta-el-Hadid*, la cui rendita va fino al 65 0[0, e che dà dei prodotti paragonabili a quelli della Svezia.

Finalmente il *ferro oligisto* dell'isola d'Elba, i minerali *spatici* di Saint-Georges (Savoia) e d'Allevard (Isère).

Gli alti forni sono tutti alimentati a *coke*, che si fabbrica nelle Officine stesse col litantrace grasso del bacino della Loire, misto coll'antracite del Creusot.

Il trituramento della miscela s'opera negli apparecchi Bérard e Carr.

La carbonizzazione si effettua in 234 forni, di cui 190 forni belgi orizzontali e 13 batterie di forni Appolt, a 18 compartimenti ciascuno. Vi si fabbricano così in 24 ore circa 5,000 chilogrammi di coke molto denso conglutinato, contenente solo il 10 0[0 di cenere. Esso è inoltre pochissimo solforoso, ciò che spiega la buona qualità a caldo dei ferri del Creusot.

Esistono al Creusot 13 alti forni. Parecchi sono rivestiti esternamente di mattoni; ma quelli costrutti recentemente sono ad involucro metallico, del tipo scozzese. Un terrapieno dell'altezza di 12 metri e di 500 metri di lunghezza domina da una parte gli alti forni, e permette l'arrivo facile sulle piattaforme delle bocche dei forni del minerale, del combustibile e dei fondenti.

La produzione della ghisa è di circa 500 tonnellate per ogni 24 ore.

L'aria necessaria alla combustione in questi alti forni viene riscaldata alla temperatura di 5 a 600° in forni Siemens, che presentano disposizioni speciali dei sistemi Whitwell e Cowper. Essi sono alimentati dal gas, che si raccoglie alle bocche dei forni per mezzo di prese di gas speciali. Una parte di tali gas scalda anche le caldaie delle *macchine soffianti*

Queste macchine, che sono potentissime, formano tre gruppi distinti: 1° un primo gruppo di macchine orizzontali a grande velocità; 2°. 4 macchine verticali ad azione diretta di 200 cavalli ciascuna; 3° 2 macchine verticali di 250 cavalli.

In queste ultime, di costruzione recente, il cilindro a vento è collocato al di sopra del cilindro a vapore.

Finalmente due camini rimarchevoli servono a produrre il tiraggio necessario pel riscaldamento dei generatori. Il più antico di questi camini è di mattoni, e misura 75 metri di altezza; l'altro, che è completamente in lamiera, raggiunge l'altezza di 85 metri.

Le *acciaierie* del Creusot cominciarono a funzionare, come abbiamo già detto più su, alla fine del 1869. Vi si fabbricano gli acciaj coi processi Bessemer e Martin.

Tre gruppi di *convertitori* Bessemer e 6 forni Martin-Siemens vi sono stabiliti.

Nei primi si riduce la ghisa liquida, oppure la si *converte* per mezzo di una forte corrente d'aria, che abbrucia una gran parte del carbonio che la ghisa contiene, e la trasforma prima in ferro; la si conduce, alla fine dell'operazione, allo stato d'acciaio, mediante un'aggiunta di ghisa bianca manganesifera *(spiegel-eisen)*.

Il vento necessario a questa fabbricazione viene dato da due potenti macchine soffianti, della forza complessiva di 1300 cavalli.

Tutti i congegni della officina dei Bessemer, come grue, elevatori, ecc., sono mossi da forza idraulica. L'acqua impiegata a questo uso viene fornita, ad una pressione di 20 atmosfere, da un accumulatore, ove essa è preventivamente spinta da due macchine speciali, di 40 cavalli cadauna.

Nel processo Martin si utilizzano, per la fabbricazione dell'acciaio, le alte temperature prodotte dai forni a calore rigenerato, del sistema Siemens. In un bagno di ghisa pura si dissolve il ferro dolce tagliato a pezzetti, al quale si mescolano i ritagli d'acciaio provenienti dalla fucina; si depura la massa al contatto dell'aria, e regolando questo depuramento, dosando convenientemente le materie impiegate, si arriva a produrre al Creusot dell'acciaio Martin di qualità superiore, adatto alla fabbricazione d'ogni specie di pezzi per macchine e ferrovie.

Insomma, si arrivò in questi ultimi tempi a fabbricare al Creusot eccellenti bocche da fuoco in acciaio, non che enormi piastre da corazzatura. Esamineremo in dettaglio questi diversi prodotti quando ci occuperemo degli oggetti esposti dal Creusot all'Esposizione del 1878.

La *grande fucina* ha surrogato, fin dal 1862, l'antica fucina, che, quantunque considerevole, non poteva più supplire all'eseguimento delle ordinazioni di ferri commerciali e di ruotaie, che il Creusot riceveva da tutte le parti del mondo.

Le nuove costruzioni, situate ad un'estremità della officina presso alla Stazione speciale ed alle acciaierie, coprono una superficie di 12 ettari. Esse si estendono per una lunghezza di mezzo chilometro, e comprendono sei parti principali, cioè:

Due tettoie di pudellamento, una tettoia di laminazione, una tettoia di ultimazione delle guide, un'officina di riparazione, ed un magazzino di deposito dei ferri. Un cortile centrale, di 40 metri di larghezza, è disposto fra queste diverse costruzioni, che numerosi binarii convenientemente disposti attraversano in tutti i sensi. La tettoia di queste immense costruzioni è interamente metallica; la copertura è fatta con tegole di Montchanin.

La ghisa da raffinare è condotta dagli alti forni in prossimità delle 2 costruzioni di pudellamento. Là, si divide in parti destinate ad essere convertite in ferro nei 100 forni da pudellare, che queste costruzioni contengono. Questi forni sono disposti come un ferro da cavallo, in ciascuna delle due tettoie. Nello spazio rimasto libero sono installati due gruppi di nove magli a vapore ciascuno dove si lavorano i masselli immediatamente dopo la loro uscita dai forni.

60 forni da riscaldare e 4 treni digrossatori, attivati da due macchine orizzontali di 200 cavalli ciascuna, completano l'insieme delle tettoie da pudellare, ove d'altronde si utilizza il calore perduto al riscaldamento delle caldaie a vapore verticali, annesse alle batterie di forni.

La tettoia di laminazione, ove si eseguiscono le operazioni susseguenti, è un'immensa costruzione a cinque travate, che non misura meno di 330 metri di lunghezza su 100 di larghezza. Questa costruzione offre al visitatore un colpo d'occhio veramente stupendo. A destra è disposta un'interminabile fila di forni a riverbero, ove si saldano i *pacchetti* di ferro destinati alla laminazione. Al centro della tettoia sono stabiliti 20 treni di laminatoj, mossi da 15 macchine della forza complessiva di 4,250 cavalli: 12 di questi treni sono destinati alla fabbricazione delle ruotaie e dei ferri sagomati; gli altri 8 sono per le lamiere.

Il volante d'una delle macchine motrici raggiunge 10 metri di diametro, e pesa 60,000 chilogrammi.

La quantità enorme di vapore necessaria al movimento di questi apparecchi è fornita da caldaie verticali scaldate dal calore perduto dei forni a riverbero, come le caldaie delle tettoie da pudellare.

L'acqua necessaria all'alimentazione di queste grandi officine è contenuta in un vasto stagno, situato dietro le costruzioni della grande fucina. Questo stagno, della capacità di 300,000 metri cubi, riceve tutte le acque provenienti dalla città, non che il prodotto della condensazione delle macchine e dell'esaurimento della miniera. Sei pompe, mosse da una macchina di 50 cavalli, elevano le acque di questo stagno in tre grandi serbatoi, di cui uno serve per la fucina, e gli altri due pel resto delle Officine.

Le *officine di costruzione* del Creusot hanno un'importanza eccezionale, tanto per la loro enorme produzione, quanto per la finitezza e per la perfezione delle macchine ed apparecchi, che ne sortono. Esse misurano una lunghezza di 450 metri su 150 di larghezza media. Comprendono la fonderia, le fucine a mano, i laboratori per tornitura ed aggiustaggio, i lavori da calderaio, e la montatura.

La fonderia è considerevolissima: essa si divide in tre

parti distinte, cioè: la prima parte, ossia la grande fonderia, che comprende 4 forni a mano ed un forno a riverbero, e che è riservata pei pezzi di grandi dimensioni. La seconda parte più moderna, che comprende 3 forni a mano, ove si possono colare dei pezzi di 100 tonnellate. Finalmente la 3ª parte, destinata in modo speciale alla fabbricazione dei pezzi di locomotive.

Le fucine a mano sono divise in piccole e grandi. Le prime sono installate in una costruzione che contiene 27 magli a vapore di varie dimensioni. Vi si lavorano i pezzi di dimensioni medie, e specialmente le ruote da locomotive e vagoni.

Nelle grandi fucine situate a lato delle prime, si fabbricano i pezzi di gran mole, come gli alberi motori delle macchine marine.

I magli a vapore annessi à questa fucina sono d'una potenza considerevole.

Al sortire dalle fucine, la maggior parte dei pezzi di ferro e d'acciaio non sono che abbozzati; si danno loro le forme definitive nelle officine da tornio e d'aggiustaggio.

Queste officine comprendono due divisioni: la prima è riservata esclusivamente alla lavorazione dei pezzi da locomotive; la seconda alle diverse macchine per l'industria e per la marina. L'officina d'aggiustaggio delle ferrovie può essere considerata come un modello del genere. Le macchine-utensili, che sono disposte su due linee parallele, comprendono tornii di diverse specie, macchine da tagliare, da tornire, da trapanare, da forare, limatrici, macchine da filettare, da lisciare, ecc.

Fra le principali citeremo dei tornii paralleli, di 10 m. di lunghezza; dei banchi da trapanare per cilindri a vapore, di due metri di diametro, destinati alle macchine marine; ed una macchina a piallare talmente grande, che occupa una costruzione speciale. La montatura delle macchine fabbricate s'effettua nell'officina stessa, non che in una speciale, ove le locomotive in particolare sono interamente ultimate, dipinte e verniciate, prima d'essere spedite.

L'officina da caldaie, ove la lavorazione si fa in parte a mano, contiene tuttavia macchine interessanti: fra le altre, macchine da ribadire a vapore ed idrauliche, la macchina da tagliare e punzonare a vapore, non che una bella macchina da centinare, ed una da forare, che può ricevere fino a 35 foratoi permettenti di fare 35 fori per volta, a qualunque distanza si voglia l'uno dall'altro.

Il *Cantiere di Châlon sur Saône* è un annesso importante del Creusot. Esso forma il compimento delle officine che abbiamo testè descritte, per la costruzione e la montatura dei grossi pezzi metallici, creati specialmente in vista della fabbricazione dei battelli a vapore per la navigazione fluviale; esso eseguisce ora specialmente le commissioni di grandi lavori metallici, che il Creusot riceve continuamente per le ferrovie del mondo intiero.

Il servizio delle *ferrovie* speciali del Creusot presenta, come abbiamo già indicato, uno sviluppo di circa 300 chilometri. Esso si compone principalmente d'una Stazione speciale o *Stazione privata del Creusot-Officine*, situata fra la grande fucina e le acciaierie. Da questa Stazione partono i binarii che attraversano tutte le parti di questo immenso Stabilimento, non che le linee particolari che uniscono il Creusot al Canale del Centro ed alle miniere di Mazenay. Essa racchiude un deposito di locomotive ed un'officina di riparazione di vagoni; ed è collegata alla Stazione di Creusot-Città (P. L. M.) per mezzo di un fascio di binarii, che costituiscono ciò che si chiama la *Stazione mista*.

I *servizii diversi* del Creusot comprendono parecchie officine annesse, ove si occupano gli operaj di diversi mestieri, impiegati alla manutenzione ed alle riparazioni delle numerose costruzioni dell'Officina.

Lo Stabilimento di *Perreuil*, di cui si vedeva all'Esposizione i prodotti rimarchevoli, permette al Creusot di fabbricare esso stesso i mattoni ed i pezzi ceramici speciali, di cui ha bisogno per i suoi numerosi forni.

Questo Stabilimento può fornire annualmente più di 3 milioni di mattoni di diverse specie.

*(Continua)* X.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 26 novembre.

Sapete che a più riprese furono già eseguite esperienze sull'apparecchio Chiazzari per alimentare le locomotive e che diede molto soddisfacenti risultati; è ora intendimento dell'on. Ministro dei lavori pubblici di ordinarne un nuovo esperimento in confronto di altri apparecchi consimili, unico modo per avere elementi positivi di equo giudizio. Non sono destinati ancora i membri della Commissione di prova, ma saranno probabilmente gli stessi di prima. —

Avrete pure inteso, al pari di me, più d'una volta fare le meraviglie dei viaggiatori lungo le linee ferroviarie liguri per la soverchia durata di ciò che si è dichiarato sempre, nè poteva essere altrimenti che provvisorio, voglio dire le non rare Stazioni in legno. Ebbene, anche a ciò si desidera dal Ministero di provvedere sollecitamente, sostituendovi la muratura, e si sta attendendo la presentazione dei progetti per questa sistemazione definitiva. —

È ultimato il perforamento a piccola sezione della galleria di San Benigno in Genova, e tarderà brevissimi giorni ad essere terminato anche il perforamento in calotta, se pure non è già un fatto compiuto all'ora in cui vi scrivo, perchè, secondo le mie più recenti informazioni, mancava soltanto il lavoro d'una quindicina di metri. —

Fu approvato il progetto per la costruzione di una nuova rimessa per locomotive nella Stazione di Catania, volgendo ad altro uso l'attuale. —

Hanno luogo oggi, nel palazzo di San Silvestro, gli esami di promozione da ingegneri-allievi ad ingegneri di 3ª classe nel Commissariato delle Ferrovie, e vi concorrono parecchi straordinarii, come la legge consente.

L'ispettore comm. Ferrucci è presidente della Commissione esaminatrice, e ne sono membri il cav. Fossati, commissario presso la Società delle Meridionali, ed il cav. Giannelli, sotto-commissario tecnico presso la Società delle Romane in Roma.

E per gli esami di nomina ad ingegnere-allievo, indetti pel 1° dicembre a San Pietro in Vincoli, la Commissione riuscì composta come segue:

I sigg. Ispettori Rappaccioli, presidente, Biglia e Pareto; il prof. Clericetti dalla Scuola d'applicazione di Milano, il prof. Nazzoni della Scuola d'applicazione di Roma, e l'ingegnere del Genio civile Maganzini, segretario. Di candidati se ne presentò il ragguardevolissimo numero di centoventi. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici a sezioni riunite si occupò interamente la scorsa settimana di materia idraulica, approvando i perimetri proposti dai rispettivi Ufficii del Genio civile, quali sarebbero: per le arginature di 2ª categoria a sinistra del Guà-Frassine, dal ponte di Sarego al sostegno Brancaglia nelle provincie di Vicenza e Padova; e quelli nelle provincie di Bologna, Ravenna, Ferrara e Modena, per le arginature di 2ª categoria altresì, fra il Panaro-Samoggia e Reno; fra il Reno, il Cavo Napoleone ed il Po di Primaro; fra Gherarda e Lavino; fra Lavino-Samoggia e Reno; fra Reno e Canal Navile; fra Canal Navile, Reno ed Idice; fra Idice, Quaderna e Cassa di Colmata; fra Quaderna e Gajana; fra Gajana, Quaderna e Sillaro; fra Sillaro, Santerno e Canal di Massa Lombarda; finalmente per le Casse di Filo Longastrino e Madonna del Bosco Il Consiglio stesso approvò inoltre i progetti per la sistemazione delle arginature del fiume Piave in provincia di Treviso.

Un tronco di strada in provincia di Potenza, e uno di strada provinciale di 2ª serie in provincia di Reggio-Calabria. e parecchie opere di consolidamento e difesa nei tronchi ferroviarii Messina-Catania e Taranto-Reggio costituiscono le opere i cui progetti furono esaminati ed approvati dalla 1ª Sezione.

La 2ª Sezione poi approvò quattro disegni per siste-

mazione d'argini: del Po in provincia di Cremona; di due tratti presso Sermide ed ai froldi di Revere e Gazza in provincia di Mantova; e sulla sponda sinistra della golena Bernardone al froldo Garofano in provincia di Rovigo.

B.

## Informazioni Particolari

DEI *MONITORE*

Una Commissione del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, composta dal comm. Augusto Vitali, dal comm. Francesco Martorelli e dal conte cav. Ulisse Salis, si è recata a Roma per presentare al Re il seguente indirizzo di condoglianza e felicitazione in occasione dell'attentato di Napoli:

*Sire!*

Un grido unanime d'indignazione proruppe dal nostro petto, alla notizia dell'esecrando attentato alla vita della Maestà Vostra.

A noi, esercito di pace, alle nostre vigili cure, alla devozione nostra, è stata tante volte affidata la custodia della preziosa vita dell'Augusto Sovrano e della Sua Famiglia; trepidanti e fortunati, la tutelammo contro il pericolo di ignari elementi.

Alteri per questo mandato, non avremmo mai creduto di dovere un giorno invidiare il braccio di chi ha saputo stornare dal Vostro petto il ferro di un assassino.

L'ultimo pensiero del nostro Gran Re fu di raccomandare l'Italia a Voi, sicuro del saldo amore che unisce la Nazione alla gloriosa Casa di Savoia.

La nefanda aberrazione di un solo ha suscitato nell'animo nostro ancor più vivido il sentimento di stringerci intorno al Trono.

Le universali dimostrazioni a Voi date dal vostro popolo hanno oramai cancellata dalla nostra storia una pagina iniqua.

Ieri potevate dire di confidare nell'illimitata devozione degli Italiani; oggi diciamo a Voi: Non sapevamo di poter amar tanto il nostro Re!

Il Consiglio d'amministrazione e l'intera famiglia ferroviaria dell'Alta Italia gridano:

*Viva il Re! Viva la Regina! Viva il Principe di Napoli!*

---

Ad imitazione di quanto sogliono fare le grandi Amministrazioni marittine, come il Ministero della marina e le Società di navigazione, per la provvista dei carboni, sappiamo che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia sarebbe intenzionato di inviare in Inghilterra una speciale Commissione di persone tecniche, presieduta da un Consigliere d'amministrazione, allo scopo di trattare direttamente coi grandi centri di produzione per l'acquisto dei combustibili occorrenti per l'esercizio del 1879.

---

Sappiamo che la suddetta Amministrazione ha proposto al Ministero di fare acquisto di una certa quantità di nuovi veicoli, e particolarmente di vetture di 1.a, 2.a e 3.a classe, di vagoni da merci delle diverse categorie, e di alcune carrozze-salon di un tipo speciale, che potranno essere adoperate pel trasporto degli ammalati.

---

L'altra notte, a Sampierdarena, un treno merci, entrando in Stazione, urtò di fianco un altro treno di carri vuoti, proveniente dal parco vagoni di quella Piazza d'armi. Nell'urto, alcuni vagoni furono rovesciati, ingombrando i due binarii principali, per cui si dovette per alcune ore sospendere il transito dei treni merci, ed i viaggiatori dei tre primi treni furono obbligati a fare il trasbordo. Verso le ore 11 ant. il servizio venne completamente ristabilito. Nessuna disgrazia personale, tranne qualche leggera contusione a due agenti.

L'accidente sembra doversi attribuire all'orribile tempo che imperversava, per cui erasi spento il fanale di segnalamento.

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie Meridionali.** — Leggesi nel *Corriere delle Marche*, del 24:

Sappiamo che le LL. MM. molto si lodarono del servizio ferroviario sulle linee Meridionali, da Bologna a Bari e da Bari a Napoli, ed espressero questa loro soddisfazione agli alti funzionarii della Società, che le accompagnarono nel viaggio.

Vegliarono personalmente all'andamento del treno reale i capi-servizio cav. ing. Lanino del Movimento e Traffico, cav. ing. Pessione della Manutenzione, cav. ing. Moreno della Trazione.

La Commissione, nominata dal Consiglio d'amministrazione per mettersi al seguito delle LL. MM., era composta del conte Pietro Bastogi, presidente del Consiglio predetto, dei consiglieri senatore Cagnola nobile Carlo e marchese Corrado Lancia di Brolo, del Direttore generale comm. ing. Secondo Borgnini, e del segretario del Consiglio onorevole Celestino Bianchi.

A Bari, la Commissione fu invitata alla mensa reale; e là, e poi a Napoli, sentì l'espressione di soddisfacimento del Re per il servizio ferroviario, sempre mantenutosi inappuntabile in un sì lungo percorso.

**Ferrovia Pontebbana.** — Leggesi nel *Giornale di Udine*, in data 19:

In causa delle pioggie torrenziali dei giorni scorsi, è crollata una parte del fabbricato centrale della Stazione austriaca. Anche la Casa degl'impiegati ferroviarii, ch'era già ultimata, ne risentì qualche danno, e si dovette puntellarla. Dalla nostra parte vennero cominciate le operarioni per le espropriazioni.

**Accidente ferroviario.** — Leggesi nel *Giornale di Padova*, in data del 17:

Fra Stanghella e il ponte dell'Adige, il treno delle ore 6 pom. Padova-Bologna deviò dalle rotaie, in causa d'un cavallo, che improvvisamente attraversò la strada.

Del treno deviarono la macchina e due carrozze, che furono assai malconcie; le altre rimasero sul binario.

Positivamente non si conoscono disgrazie nei passeggieri: soltanto nella confusione, anche per l'oscurità, mancava qualche persona, che probabilmente si sarà smarrita nella campagna.

Il ponte sull'Adige ebbe qualche leggiera avaria per la scossa.

Sul luogo del disastro arrivarono al più presto le Autorità di Rovigo, truppa e RR. Carabinieri.

Ancora questa mattina si lavorava al trasbordo.

Il diretto, partito da qui alle ore 10 per la linea Rovigo-Bologna, dovette retrocedere.

— Secondo posteriori notizie, tra i viaggiatori si ebbero 4 feriti, ma non in modo grave; ed il passaggio fu ben tosto ristabilito.

**Tramway da Firenze a Prato e Poggio a Caiano** — La linea del *tramway* Firenze-Prato e Poggio a Caiano ha una lunghezza di 30 chilometri, e percorre in mezzo a numerose borgate industriali e popolose, che finora (eccettuata la città di Prato) non hanno comunicazione con Firenze, loro centro principale.

La popolazione delle località percorse dal *tramway* può calcolarsi a 60,000 anime; e, tenuto conto del fatto che, malgrado l'attuale insufficiente modo di comunicazione, l'affluenza dei viaggiatori giornalieri a Firenze è straordinaria, si può facilmente desumere che un servizio regolare di *tramways* riuscirà, non solo di evidente utilità, ma costituisce altresì una urgente neccesità onde facilitare e sviluppare vieppù le relazioni di quelle popolazioni col loro punto principale di affari o di divertimenti, che è Firenze.

L'attuale concessionario del *tramway*, signor Adolfo Otley, ha già posto mano ai lavori, e sarà quanto prima in grado di aprire al pubblico servizio la prima sezione, di 8 chilom., da Firenze a Brozzi.

Dopo l'eperienza fatta dei *tramways* in altre parti d'Italia, i miglioramenti introdotti nel loro sistema, e specialmente l'economia risultante dall'uso di piccole macchine a vapore invece di cavalli, non ammettono dubbio che il *tramway*, che riunisce tante località come vi sono lungo la via provinciale da Prato a Poggio a Caiano, ad un gran centro come Firenze, dovrà fruttare un buon interesse sui capitali impiegati nella sua costruzione.

La sottoscrizione a 1920 azioni, di franchi 250 in oro ciascuna, avrà principio il 5 dicembre prossimo, e continuerà a tutto il 10 stesso mese.

**Tramway Milano-Paullo.** — La *Perseveranza* dice che, sabbato scorso, si raccolse per la seconda volta il Comitato promotore di codesto *tramway*. Il cav. Massara, consigliere comunale di Milano, quale membro del Comitato esecutivo, lesse il rapporto concernente l'operato dal detto Comitato nella trascorsa quindicina: cioè una coscienziosa esposizione delle attività presuntive dell'impresa, non che un rigoroso dettaglio delle passività inerenti, per acquisto d'aree ed erezione di Stazioni, per materiale mobile e fisso, ed esercizio.

In seguito a detta esposizione, dopo alcune assennate riflessioni fatte dal presidente del Comitato promotore, conte Giulio Belinzaghi, dai membri avv. Lovati, ing. Manara, cons. Baroggi, rag. Regondi, dott. Delmati, ecc., risguardanti principalmente lo statuto sociale; tenuto conto dei saggi consigli dell'on. presidente, fu deliberata la costituzione di una Società anonima, col capitale di L. 550,000, diviso in n. 2200 Azioni, da L. 250 ciascuna.

Attesa l'utilità di detta linea, già dalla maggioranza dei pratici e dagli interessati riconosciuta, ci pare che la detta Società debba incontrare il favore del pubblico, e trovarsi coll'imminente venturo anno in grado di mettersi subito all'opera.

Tanto più che consta che, oltre al Comune di Paullo, il quale, come fu già annunciato, deliberò di accollarsi la spesa di sistemazione del tratto di strada che più direttamente lo riguarda, anche i rappresentanti dei Comuni fiancheggianti la linea hanno promesso di adoperarsi onde ottenere dalle competenti Autorità l'autorizzazione a concorrere.

**Tramway Milano-Saronno-Tradate.** — La Direzione avvisa che, in seguito al cattivo stato della linea Milano–Saronno, la Società si trova nella dura necessità di sospendere provvisoriamente il suo servizio viaggiatori e merci fra Milano e Saronno.

La Società non risparmierà sforzi e sacrifizii per rimediare prontamente ai guasti cagionati dalle continue pioggie di questi ultimi giorni.

**Tramway Monza-Barzanò** — Leggiamo nel *Secolo*: *Fervet opus*, si può dire. Sappiamo che il Comitato promotore, composto di egregie persone, si è adoperato e si adopera alacremente per condurre a buon fine quest'impresa. Un considerevole numero di azioni fu già sottoscritto in via privata, e tutto fa sperare che pei primi di dicembre si aprirà la sottoscrizione al pubblico.

Fin dal primo apparire di questo progetto, noi fummo fra quelli che applaudirono all'idea dell'ing. Del Mayno; ed ora che ebbimo tempo di esaminare la sua relazione, non possiamo che confermarci nelle nostre liete previsioni.

Il tracciato corrisponde ai veri bisogni di quella zona che, frequentata un giorno dai villeggianti, è ora minacciata di abbandono per mancanza di mezzi di trasporto. I Comuni di La Santa, Villa S. Fiorano, Peregallo, Lesmo, Casatenuovo, Monticello, Casirago e Barzanò vedranno fra poco raddoppiarsi i loro introiti, ricercate le ville e gli appartamenti per villeggiatura.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La *Gazzetta Ticinese* del 19 dice:

Il Consiglio cantonale di Zugo, nella sua seduta del 14 corrente, ha risolto, con 39 voti contro 30, di non pagare il restante della sua primitiva sovvenzione di fr. 168,000 al Gottardo. La minoranza voleva il rimborso della somma completa di fr. 250,000.

— Il Comune di Lucerna ha risolto, all'unanimità, di pagare la sovvenzione alla ferrovia del Gottardo, da esso assunta in fr. 1,850,000.

— Il *Foglio svizzero d'assicurazioni* reca le seguenti notizie sui casi d'infortunii, gravi e leggieri, che ebbero luogo nell'ultimo triennio all'imbocco nord del tunnel del Gottardo. Nel periodo dal 1° ottobre 1875 al 31 ottobre 1878, furono disposti a favore della Cassa per infortunii ed ammalati fra gli operaj, fr. 166,992, ossia il 3 per cento di ritenuta dei salarii. Eppure questa somma non fu sufficiente per pagare gli indennizzi dovuti agli ammalati ed ai feriti, in quanto che si impiegarono fr. 133,065 per indennizzi per cure ai feriti ed ammalati, e fr. 80,027 per indennizzo ai parenti superstiti e in parte inabili. Per infortunii rimasero morte 35 persone, gravemente ferite 114, delle quali 17 morivano in appresso, e 96 inabili; ferite leggiermente 33. Queste disgrazie furono provocate: per 40 persone da esplosioni, per 56 da franamenti, per 47 da schiacciamenti sotto treni, per 12 da cadute da alture, per 11 da cadute da carri, per 35 da diversi accidenti. La qualità delle disgrazie toccate, astrazione fatta dei 35 morti, fu: per 41 persone rottura di membra, per 45 contusioni, per 2 perdita della vista, per 2 rottura d'arterie, per 76 ferite diverse. Il procento dei casi d'infortunii sul numero degli operaj impiegati fu: del 5 1|2 per 100 nell'anno 1875, del 4 9|10 per l'anno 1876, del 4 1|2 per il 1877 e del 4 1|5 per l'anno 1878.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 25.90; dal lato di Airolo m. 25.90; in totale m. 51.80, e in media giornaliera m. 7.40.

**Ferrovie francesi.** — Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera due progetti di legge per l'approvazione d'una Convenzione conchiusa colla Compagnia ferroviaria dell'Ovest, e di due Convenzioni conchiuse colla Compagnia da Lilla a Valenciennes.

— La Camera dei deputati ha posto all'ordine del giorno la discussione del progetto di legge, per la dichiarazione di pubblica utilità d'una ferrovia da Mende al Puy, già compresa nella legge del 31 dicembre 1875.

Questa linea ha per iscopo di dare uno sbocco al ramo da Mende, sulla linea da Marvejols a Neussargnes, e di stabilire una comunicazione trasversale nel vasto triangolo formato dalle linee da Arvant a Béziers, da Béziers a Nimes, e da Nimes ad Arvant. Questa ferrovia, collegata alle linee esistenti, porrà Lione e Tolosa, cioè la Svizzera e la regione pireneica, in comunicazione diretta; il percorso tra queste due città sarà diminuito di 62 chilom. rispetto alla linea passante per la valle del Rodano.

La Commissione della Camera è d'avviso che i sotterranei, che presenta il tracciato, non debbano essere perforati che per un solo binario semplice.

— Il ministro Freycinet ha diretto ai Prefetti una circolare, con cui richiama, a termini di legge, la regolare presentazione dei rendiconti trimestrali dettagliati sui *tramways*, contenenti le spese di costruzione e d'esercizio ed i prodotti lordi dei medesimi, in conformità al prospetto di cui si allega il modulo. Il primo prospetto dovrà in-

dicare la situazione al 31 dicembre 1878, e dovrà essere presentato non più tardi del mese di gennaio 1879; e così periodicamente nei mesi di aprile, luglio, ottobre e gennaio, accumulando in ciascuno stato i risultati di ogni trimestre con quelli dei trimestri precedenti.

**Ferrovie tedesche.** — All'apertura solenne delle Camere prussiane, avvenuta il 19 corr., il discorso del Trono dice che, se i lavori preliminari per l'acquisto delle linee ferroviarie importanti per lo Stato, e per la costruzione di nuove linee indispensabili, possono essere finiti abbastanza presto, il Governo presenterà un progetto di legge concernente il regolamento delle ferrovie e il compimento della rete.

# Notizie Diverse

**Obbligazioni del Tevere** — Leggiamo nel *Diritto* del 20:

Siamo lieti di annunziare che l'on. Ministro delle finanze ha collocato le 25,000 Obbligazioni per i lavori del Tevere al prezzo da lui originariamente richiesto di L. 425. Anzi, mentre, secondo le condizioni dell'asta dell'ottobre, l'interesse su coteste Obbligazioni decorreva dal 1° luglio prossimo passato, egli ora le ha vendute col patto di staccarne la cedola del semestre in corso, vale a dire col godimento soltanto dal 1° gennaio 1879, risparmiando così L. 10.85 sopra ogni Obbligazione.

I nostri lettori ricorderanno che all'asta del 4 ottobre le Obbligazioni non furono alienate, perchè dei tre concorrenti uno aveva offerto L. 413.15, gli altri due L. 408.75 per Obbligazione, prezzo equivalente rispettivamente all'82.63 e all'81.75 per 0[0, e l'on. Ministro aveva fissato il prezzo minimo di L. 425, ossia l'85 per 0[0.

Ora l'operazione è stata conclusa colla Cassa di Risparmio di Milano; ma possiamo assicurare che il Ministero, a condizioni presso a poco eguali, non aveva che l'imbarazzo della scelta. Si è così riesciti a collocare le 25,000 Obbligazioni al prezzo di L. 425; e per giunta, imponendo la condizione che la decorrenza dei frutti incominciasse dal 1° gennaio prossimo, si è risparmiato sopra ogni Obbligazione l'ammontare d'un semestre d'interessi, cioè lire 10.85. Il che (anche senza tenere conto di un piccolo vantaggio nei modi di pagamento, pei quali, anche se anticipati, non si concede alcuno sconto) equivale all'avere alienate le Obbligazioni, messe all'asta il 4 ottobre, al prezzo di circa L. 436.

**Ponte di Ripetta a Roma.** — Il *Diritto* dice che la Società del Ponte di Ripetta, in causa del cattivo tempo, non ha potuto ultimare la strada al di là del ponte, e quindi ha dovuto rinunziare all'inaugurazione del ponte per lunedì, come erasi proposta.

Si è levato però lo steccato, ed alla sera si fece l'illuminazione del ponte per festeggiare l'arrivo delle LL. MM. in Roma.

**Ponte sul Fella a Chiusaforte.** — Attrae l'attenzione dei tecnici il ponte in ferro a travature reticolari, che si sta costruendo presso l'officina Miani e Venturi in Milano, pel passaggio del Fella a Chiusaforte. Il ponte dovrà essere della lunghezza di metri 156.40, diviso in due travate uguali, della luce netta ciascuna di 76 metri. Tali travate sono le più ampie finora costruite in Italia: esse superano la luce netta di quelle del ponte di Mezzana Corte di circa due metri; la loro altezza è di metri 7.30, e sono a doppia parete reticolare. Questo ponte richiederà circa mezzo milione di chilog. di ferro.

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto del 29 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.), la Società anonima per azioni, sedente a Parigi, col titolo di *Société de l'Union Générale* e col capitale di 25,000,000 di franchi, diviso in 50,000 azioni da 500 fr. ciascuna, è autorizzata ad operare nel Regno a termini dei suoi statuti, avendo all'uopo destinato 3 milioni di fr., e nominato un proprio rappresentante, con domicilio a Roma.

**Nuovi ingegneri.** — Leggiamo nel *Diritto* del 24:

In seguito ai recenti esami sostenuti dagli allievi della Scuola d'applicazione degli ingegneri in Roma, i giovani qui appresso nominati ottennero il diploma d'ingegnere o d'architetto:

Giorgi Giulio di Alessandro, d'Aquila, ivi residente, con punti 90 su 100; Sagromosso Giulio, di Brunn (Austria), residente a Verona, con punti 88; Pignoloni Achille fu Emilio, di Ascoli Piceno, ivi residente, con punti 85; Fraschetti Camillo di Giovanni, di Roma, ivi residente, con punti 84; Bulgarini Oreste fu Luigi, di Grosseto, residente a Roma, con punti 78; Turconi Italo di Paolo, di Mantova, residente a Roma, con punti 75; Pagani Raffaele di Bartolomeo, di Roma, ivi residente, con punti 72; Liberati Filippo fu Luca, di Bauco (Frosinone), ivi residente, con punti 70. — Conseguì poi il diploma di architetto il sig. Cuttica Augusto di Crescentino, di Roma, ivi residente, con punti 72.

**Ufficii telegrafici.** — Il 17 corr. in Garlasco (provincia di Pavia) ed il 18 in Francavilla al Mare (prov. di Chieti), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Telegrafi sottomarini.** — Per cura dell'Amministrazione dei telegrafi, il 18 corr. fu collocato felicemente, attraverso lo stretto di Messina, un cavo sottomarino a tre conduttori. Dopo ciò, le comunicazioni telegrafiche fra la Sicilia e il continente, da quattro sono aumentate a sette, comprese in quattro cavi.

**Museo telegrafico di Berlino** — Venerdì passato, scrive il *Journal des Dèbats* del 7, a Berlino venne inaugurato il Museo telegrafico impiantato dal signor Stephan, direttore generale dell'Amministrazione tedesca, nel palazzo delle poste. Questo Museo è specialmente destinato alla educazione popolare, e contiene una collezione completa dei diversi oggetti in uso in Germania ed all'estero.

Gl'istrumenti speciali della telegrafia sottomarina e della telegrafia militare abbondano in quel Museo, ove abbondano pure gli istrumenti che hanno un valore storico, quali sono, per esempio, il telegrafo di Steinheil, il magnetometro di Gauss ed il telefono di Riew.

Nel nuovo Museo, che occupa due vaste sale, trovansi inoltre gli opparecchi di cui si servono i telegrafisti per misurare le unità adoperate nella telegrafia, nonchè una grande quantità di campioni delle sostanze adoperate dai telegrafisti, come il caoutchouch, la gutta-percha, ecc., ecc

**Esperienze telefoniche.** — L'altro ieri, scrive il *Journal des Débats* del 15, delle interessanti esperienze telefoniche ebbero luogo fra le città di Londra e di Norwich. Quelle esperienze, che avevano per iscopo di confrontare i diversi telefoni con l'apparecchio al carbonio, inventato dal prof. Edison, presentarono dei risultati soddisfacenti, e venne constatato che il nuovo telefono al carbonio può trasmettere la parola fino ad una distanza di 720 miglia, e che ha il vantaggio, sopra tutti gli altri telefoni conosciuti, di funzionare per qualunque tempo, senza essere impressionato dall'induzione dei fili vicini.

**Illuminazione elettrica.** — Sabato sera, scrive l'*Indépendance Belge* dell'8, a Londra fu esperimentato un nuovo apparecchio d'illuminazione elettrica, inventato dal signor Wedermann. Con una macchina Gramme, della forza di due cavalli, il signor Wedermann produsse una quantità di luce equivalente a quella di 320 candele steariche, e la ripartì in 10 becchi. Grazie al suo processo, la luce elettrica ha, su la maggior parte delle luci esperimentate fino al giorno d'oggi, il grande vantaggio di non essere intermittente, nè ondeggiante, lo che permette di collocarla in vetri trasparenti e non già opachi, come sono quelli dei lumi elettrici nel viale dell'Opera a Parigi. Dalle disposizioni prese dall'inventore risulterebbe pure che si potrebbbero

accendere simultaneamente tutte le lampade, tutti i lampioni e tutti gli altri apparecchi d'illuminazione alimentati da una stessa macchina. Si potrebbe pure spegnere tutte le fiamme simultaneamente, o non estinguerne che un certo numero.

Il signor Wedermann opina che egli potrebbe ripartire la sua luce in 500 becchi o più nello stesso raggio, a patto che gli si fornisca una forza motrice adeguata all'uopo; ma non crede però che la corrente elettrica si possa dividere e suddividere indefinitamente.

Il processo Jablokoff, che fu già esperimentato a Bruxelles (nella Stazione ferroviaria del Mezzodì), sarà esperimentato pure nei quartieri del Tamigi.

Mesi sono, il problema dell'illuminazione elettrica pareva fosse molto lontano dal poter avere una soluzione ed una pratica attuazione. Oggidì, invece, fra le numerose soluzioni che permettono di attuarlo praticamente, si ha l'imbarazzo della scelta.

**Il petrolio adoperato come combustibile** — Il 19 scorso ottobre, nel circolo navale di Brooklyn a New-York, furono fatti esperimenti per impiegare il petrolio come combustibile industriale, e dal risultato è lecito intravedere una rivoluzione nel commercio del ferro, dell'acciaio, dei vetri e di altre industrie.

Adoperando il petrolio come combustibile, non solo il carbon fossile si troverebbe fuor d'uso, ma ancora, con una spesa relativamente assai minima, si acquisterebbe una potenza calorifera superiore a quella ottenuta a tutt'oggi.

Nei suindicati esperimenti si constatò un calore di 5000 gradi, si fusero delle masse di ferro in dieci minuti (in luogo di due ore), e si soffiò del vetro in due ore (invece di sedici). Il combustibile adoperato si compone di residuo di petrolio misto al *coaltar*.

**Miniere aurifere nell'India** — Lo *Standard* ha da Bombay, 12, il seguente telegramma, brevemente segnalatoci dalla Stefani:

Il signor Andrea Clarke, membro del Consiglio vicereale dei lavori pubblici, si recò nel febbraio decorso a Wynaad. Essendosi egli occupato molto in Australia delle qualità speciali dei terreni, riconobbe che la regione di Wynaad era molto aurifera; e colla sanzione del Vicerè, invitò il signor Brough Smith, ingegnere delle miniere di Vittoria, a condurre in quei luoghi alcuni minatori indiani capaci, per esaminare gli strati di quarzo. Il signor Smith ha già scoperto, in un'area di venticinque miglia su tredici, novanta strati di minerale d'oro, dello spessore di due o tre piedi, i quali dal più al meno contengono dugento once d'oro per tonnellata. Nel minerale più ricco trovasi, spaccandolo, un oro bello e greggio, e talvolta dei pezzetti grossi come piselli. Credesi che, con dei buoni capitali ed una buona amministrazione, sia assicurata un' industria non indifferente.

Wynaad è un piccolo distretto nella Presidenza di Madras. Per gli Europei, il clima è eccellente per nove mesi dell'anno, ma negli altri tre mesi regna in paese la febbre.

**Esposizione internazionale a Sydney** — Scrivono da Roma alla *Nazione*:

Il 1° agosto 1879 sarà aperta a Sydney una Esposizione internazionale dei prodotti industriali, agrarii ed artistici, sotto la direzione della Società agricola della Nuova Galles del Sud.

Il nostro Ministro degli affari esteri ha ricevuto, in questi giorni, il programma dell'accennata Esposizione, stampato non ha guari nel supplemento della *Gazzetta Ufficiale* della Nuova Galles del Sud.

Sono informato che, alla sua volta, il Ministero d'agricoltura pubblicherà l'anzidetto programma in apposito bollettino, che sarà distribuito a tutte le Camere di commercio.

L'Esposizione sarà tenuta in edificii appositamente eretti nel *Prince Alfred Park* a Sydney, Nuova Galles del Sud.

Tutti i prodotti inviati all'Esposizione, ed indirizzati al Segretario espressamente a quello scopo, saranno ammessi esenti di dazio e diritto.

Nella sezione agricola saranno accordati premii in denaro e diplomi; nella sezione non agricola, medaglie d'argento e bronzo, come anche certificati di lode (menzioni onorevoli).

Tutti i prodotti possono essere venduti alla Esposizione, ma devono rimanervi sino alla chiusura della medesima.

Le domande di posti, da farsi almeno un mese prima del giorno dell'apertura, nonchè le necessarie formalità, e tutte le informazioni concernenti l'Esposizione possono ottenersi da Jules Robert, segretario, 227 George-Street, Sydney New-South Wales, ovvero all'Ufficio dei Commissarii per la Nuova Galles del Sud, Parigi.

Le ammissioni saranno chiuse il 1° luglio.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, i valori ferroviarii furono segnati nel listino quasi solo per memoria, con corsi invariati.

Le Azioni della Società delle Meridionali s' aggirarono sul 348 e 349: Le Obbligazioni relative sul 555.50; i Boni sul 576.75.

Le Sarde, della serie A, quotate a 253.25; la serie B, a 256.75 — Le Pontebbane a 392.50 — L'Alta Italia a 265.

A Parigi non furono più animate le Lombarde, negoziate a 150 e 151; le Obbligazioni relative a 241 circa — Le Vittorio Emanuele a 240 e 242 — Le Azioni Ferrovie Romane a 72 e 73; le Obbligazioni analoghe a 273 e 275.

## ESTRAZIONI

**Ferrovia Pontebbana** — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la distinta delle 31 Obbligazioni, da lire 500 di capitale cadauna, della Ferrovia Pontebbana, passate a carico dello Stato in forza dell'art. 15 della Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, approvata colla legge 29 giugno 1876, n. 3181, concernente il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia, e comprese nella terza estrazione annuale che ha avuto luogo in Firenze il 20 novembre 1878 (in ordine progressivo):

4309 6030 6307 7792 9917 13961 14073 14369 14392 14661 17913 18617 22072 23219 24380 25426 31353 31799 32543 34440 38115 39339 40261 41816 44460 45149 45659 45941 47748 50275 52615.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1878 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1879, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 24 cedole (*coupons*) non mature al pagamento, segnate coi numeri 12 al 35 inclusive, mediante mandati che da questa Direzione generale saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili esclusivamente nel Regno e presso le seguenti Casse: Cassa della Direzione generale del Debito pubblico (ora in Firenze); Tesorerie provinciali di Alessandria, Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Cuneo, Ferrara, Genova, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna, Reggio d'Emilia, Roma, Rovigo, Torino, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

## CONVOCAZIONI

**Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 6 dicembre p. v. in Roma (Camera primaria di commercio), per deliberare sugli oggetti già posti all'ordine del giorno.

**Società bacologica Astigiana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 7 dicembre p.v. in Asti, per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e la relazione dei sindaci sul bilancio 1877-1878, per l'approvazione del bilancio stesso e relativo dividendo e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1879.

**Impresa dei forni Hofmann in Firenze** — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno

9 dicembre p. v. in Firenze (borgo dei Greci, 10), per deliberare sugli oggetti già posti all'ordine del giorno.

## Avvisi d'Asta

Il 29 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta pei lavori di sistematica difesa del tratto dell'argine destro del Po, denominato Froldo Pole e Froldo Croce, nei Comuni di Carbonara e Sermide, per la presunta somma di L. 800,366. Lavori da eseguire entro 212 giorni. Deposito interinale L. 30,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 90,000 idem.

— Il 1° dicembre p. v., presso la Deputazione provinciale di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada da Gibellina ad Alcamo, 4° e 5° tratto (a danno della Impresa Ingrassia, che ha abbandonato le opere), per la presunta somma di L. 92,666.13. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 5000 in numerario, o biglietti consorziali; cauzione definitiva a termini del Capitolato.

— Sino al mezzodì del 2 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Torino si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Torino durante il triennio 1879-80-81, ascendenti in complesso a L. 150,000, già ribassato del 19.95 p. 0[0] nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torino, si procederà al definitivo deliberamento della fornitura di 14,000 aste da casse di fucile (mod. 1870), in diminuzione dell'importo complessivo di L. 46,000.71, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni dell'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo, visibili presso la Direzione suddetta.

— Il 4 detto mese, presso la Sottoprefettura di Spoleto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente detto Alveo di S. Lorenzo, per il presunto importo di L. 82,220.80. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1500 in numerario; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione a giardino di parte del cortile centrale e costruzione di relativa fontana nel nuovo Palazzo delle finanze, per la presunta somma di L. 8226.52. Lavori da eseguire entro 3 mesi. Deposito interinale L. 300; cauzione definitiva L. 820.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Rocca di Papa (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria che da Rocca di Papa conduce al confine di Ariccia. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000, idem o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione dei canali secondarii della Laguna Veneta, durante il sessennio 1879-84, per la presunta annua somma di L. 85,000. Deposito interinale L. 20,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 42,500 idem.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle fornitura di 30,000 aste da casse di fucile (mod. 1870) per il complessivo importo di L. 105,000. Consegna alla Direzione medesima entro 200 giorni. Deposito L. 11,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta, compreso fra la barriera della Noce e Caltanissetta, della lunghezza di m. 14,941, per l'annuo canone di L. 20,370. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 4500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente*.

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

42ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1878.

| | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 462,073.81 | 319.55 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 440,081.94 | 304.34 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 21,991.87 | + 15.21 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 16,370,382.68 | 11321.15 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 17,732,795.34 | 12263.34 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,362,412.66 | — 942.19 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 138,962.65 | 121,15 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 137,072.99 | 121.30 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 1,889.66 | — 00.15 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,145,02 | 5,939,720.64 | 5,187.44 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,097.55 | 5,771,262.87 | 5,258.31 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 47.4 | + 168,457.77 | — 70.87 |

## Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercitì | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 493,701.14 | 15,535.96 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 502,968.17 | 15,933.29 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 9,267.03 | 397.33 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 settemb. 1878. | 1,652 | 18,221,852.45 | 15,976.23 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 19,172,437.89 | 16,870.95 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 950,585.44 | 894.72 |

(*) Media annua.

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di ottobre* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . | 37,913.48 | 15,998.65 | 10,887.00 |
| Piccola Velocità . . . . . . . | 4,879.25 | 333.70 | 2,991.25 |
| Totali . . . | 42,792.73 | 16,332.35 | 13,878,25 |

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO | | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. | | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| | quantità | importo | quantità | importo | |
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952.46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

# ANNUNZI

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 4 Dicembre 1878 N.° 49.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le nuove costruzioni ferroviarie. Ordinamento amministrativo — Prodotti ferroviarii mensili (Settembre* 1878) — *Esposizione Universale di Parigi nel* 1878. *Le Officine del Creusot* (Continuazione) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*



## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

### ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO.

Dopo la *questione finanziaria*, di cui tratta il Capitolo III della Relazione dell'on. Morana, che abbiamo riferito nel numero precedente, crediamo oggi opportuno riprodurre il Capitolo II, che tratta dell'ordinamento amministrativo, questione non meno importante della finanziaria.

§ I. — *Classificazione delle ferrovie.*

La Giunta fu unanime nell'accettare, in via di massima, il progetto ministeriale, e conseguentemente accolse con favore il principio delle varie categorie, pure riconoscendo il bisogno di esatte definizioni, le quali servissero di complemento al progetto di legge, e facilitassero la giusta ed equa classificazione delle linee proposte.

Quali sono le regole che debbono guidarla? Quali i caratteri che le ferrovie debbono avere per far parte dell'una, piuttosto che dell'altra categoria?

Ecco ciò che la Commissione chiedeva a sè medesima; e siccome la legge sulle opere pubbliche non provvede sufficientemente alle definizioni, e non trovasi traccia di queste nel progetto presentatovi, sentì essa il bisogno di studiare la materia e di fissare esattamente i termini della classificazione.

Parve a noi che la viabilità ferroviaria potesse ripartirsi in quattro categorie, cioè: internazionale, nazionale, interprovinciale e locale. Grave e lunga discussione successe per stabilire i caratteri di ciascuna di esse, perciocchè molte e di varia indole siano le condizioni che debbono distinguerle.

La definizione data dalla legge sulle opere pubbliche per le strade ordinarie poteva aiutarci nella ricerca, ma sarebbe riuscita incompleta, qualora l'avessimo letteralmente applicata. La viabilità ferroviaria risponde a concetti ed a bisogni ben più vasti che non siano quelli cui le comunicazioni ruotabili si riferiscono: Il principio della riunione diretta di parecchie delle principali città del Regno è insufficiente per dichiarare una strada ferrata internazionale, ora che il fine a raggiungere è il congiungimento più o meno immediato dei principali Stati del mondo civile, mercè lavori colossali, cui si associa la fortuna di più popoli, mediante i quali si perforano le più estese catene di montagne, si valicano i più larghi fiumi, si uniscono o dividono i continenti; si abbassano, in una parola, le frontiere e gli ostacoli naturali, a benefizio dell'umanità tutta intiera e del suo civile progresso.

Neanco all'interno il congiungimento delle principali città potevasi prendere a fondamento, in modo assoluto, della viabilità nazionale, dovendosi piuttosto mirare alle massime percorrenze, allo sviluppo economico generale ed alla difesa nazionale.

Le ferrovie guidano, per le fertili valli che attraversano, la merce sui mercati del mondo, e da questi i ricambii sul mercato nazionale; esse danno facile e celere transito agli eserciti, per correre in breve ora dai punti estremi della patria in difesa della integrità e della libertà minacciate; esse raccolgono, come fiume maestoso, i prodotti che scendono dalle convalli in cerca di più largo orizzonte industriale e commerciale.

Poco monta che le principali città non siano in modo direttissimo riunite, se lo spazio scompare, se gli interessi locali sono abbracciati e stretti in un tutto armonico e nazionale.

Anche la definizione data per le vie provinciali dalla stessa legge sarebbe riescita monca ed incompleta, non essendo possibile di concepire una macchina poderosa, quale è sempre una ferrovia, ristretta negli angusti confini della provincia.

In vista di tali difficoltà, la Commissione, esaminati i fini cui debbono le varie strade ferrate soddisfare, credè di poter fissare taluni concetti per riscontrare l'esattezza della classificazione fatta dal Ministero.

Ammise dunque che le linee nazionali ed internazionali da questo solo differenziano, dal contatto immediato e diretto che fosse alle prime procurato con le linee degli Stati limitrofi a traverso la frontiera, con o senza grandiosi lavori di rannodamento per superare gli ostacoli frapposti dalla natura a tutela dei paesi limitrofi.

Osservò che la caratteristica d'internazionale potesse convenire altresì alle strade ferrate, le quali mettono capo ad un porto marittimo del Regno, il quale per mezzo di linee marittime di navigazione, che in qualche guisa rappresentano il prolungamento della celere viabilità attra-

verso il mare, fosse in relazione diretta e periodica con un punto transmarittimo importante per i nostri commerci.

Parve poi alla vostra Commissione che il carattere precipuo delle linee nazionali fosse quello di attraversare le giogaie appenniniche, le quali separano la parte continentale d'Italia dalla peninsulare, o l'uno dall'altro versante, e di traversare la penisola nella massima lunghezza, portando riparo alla difettosa nostra conformazione geografica, la quale, siccome dissimo in principio, sembrava a molti di ostacolo, non che alla solidità, alla esistenza stessa della nostra costituzione unitaria.

Era naturale che, a questo punto, la discussione si allargasse e venisse in campo l'esame del numero delle longitudinali e delle qualità intrinseche di dette linee. Noi possediamo, infatti, due linee longitudinali marittime: l'una completa lungo il mare Adriatico, l'altra prolungantesi da Nizza frontiera a Napoli e Salerno, talora sull'estremo lido, talora internandosi alquanto.

Ma queste linee, le quali possono soddisfare agl'interessi economici nei momenti della pace, diventerebbero inutili arnesi di civiltà e di guerra, appena il cannone di una potenza marittima avesse tuonato contro le nostre coste.

Esposte a qualunque offesa di legni nemici ed a qualunque sorpresa, ci vedremmo costretti ad abbandonarle bentosto, ed il nostro concentramento strategico non altrimenti potrebbe compiersi che per le vie ordinarie, quando mancassero le longitudinali interne.

La Commissione fu d'avviso che, in vista delle necessità della difesa, non si dovessero trasandare le linee interne, le quali, per rispondere convenientemente alle esigenze di una bene intesa concentrazione ed alla tutela del territorio, non avrebbero potuto essere, secondo il parere della minoranza, in numero minore di due.

La maggioranza ritenne poi, come assolutamente necessaria al completamento della rete ferroviaria peninsulare, una vertebrale continua.

Ciò malgrado, la minoranza fece e fa oggi osservare che a due longitudinali interne si era in gran parte provveduto.

Diffatti, la linea Empoli-Siena-Orte-Roma-Caserta-San Severino-Eboli-Potenza-Torremare rappresenterebbe una di queste longitudinali, quando venisse completato il tronco San Severino-Eboli.

Però questa linea, per rispondere a tutte le esigenze militari della nostra raccolta (?), deve dare origine al prolungamento da Eboli all'estrema Reggio, affine di traversare parimente al coperto la bassa Basilicata e le due Calabrie, e riunire in modo militarmente sicuro la Sicilia alla valle dell'Arno.

L'altra linea interna poi è sufficientemente accennata dal tracciato Pistoia-Firenze-Arezzo-Foligno-Terni, e richiede l'indispensabile tronco Terni-Rieti-Aquila, considerato da questa legge per riunirsi all'Aquila-Solmona. Questo tronco è divenuto tanto più urgente, ora che Terni assume le forme di punto strategico importantissimo, tanto per la sua posizione topografica, quanto per essere la sede di uno dei più importanti Stabilimenti militari del Regno.

La linea Campobasso-Benevento, parimente considerata dal presente progetto di legge, fa anche parte di questa seconda longitudinale interna, quantunque ne resti per ora divisa; ma in un avvenire più o meno prossimo, il congiungimento per Solmona, Isernia e Campobasso di difficile, ma non d'impossibile esecuzione, diventerà indispensabile per il completamento della seconda longitudinale interna, la quale da Benevento ed Avellino, per le valli del Sabbato, del Calore, del Freddone, dell'Ofanto, giungerà alla Stazione di Ponte Santa Venere, d'onde per Altamura e Gioia, raggiungerà la Taranto-Bari, e quando che sia la Taranto-Brindisi, offrendo così un nuovo cammino coperto attraverso le Puglie fino all'estremo capo di Leuca.

Queste sono le idee della minoranza della Commissione in ordine alle linee longitudinali interne; ed abbiamo voluto riferirle, affinchè i nostri onorevoli colleghi conoscano tutta intera la questione che si è agitata in seno alla Giunta a questo proposito.

Non mancò chi sostenne la prevalenza assoluta delle considerazioni economiche sulle militari, ma la maggioranza considerò che questa assoluta prevalenza non era ammissibile. Un paese sarà tanto più esposto alle offese, quanto più prospere sono le sue condizioni economiche e meno difeso il suo territorio; onde amor di patria consiglia dovere il miglioramento economico procedere di pari passo con la militare potenza ed i robusti munimenti, le quali cose solamente lo potranno rendere sicuro ed indipendente in casa propria. Nè potersi in caso di guerra improvvisare le ferrovie, le quali, per corrispondere al concetto strategico, devono essere preparate, come qualunque altra macchina militare, con calma, durante gli ozii della pace.

Per altro, nel fatto concreto, la gran maggioranza della Commissione non poteva acconciarsi all'idea che le longitudinali interne potessero apportare minori benefizii di quelle litoranee, imperocchè le prime servono una più larga zona di territorio, non essendo da un lato limitate dal mare, ed accolgono le merci e i viandanti, che dall'uno e dall'uno e dall'altro versante delle valli attraversate, accorrono ai loro scali.

Esse possono in qualche guisa paragonarsi ai fiumi, i quali sono tanto più maestosi, secondo che ricevono maggior numero di affluenti, che versano le acque così per la destra, come per la sinistra sponda.

Questa discussione fece sempre più manifesto quel concetto già da noi espresso, che le vie militari e le economiche, nella pluralità dei casi, immedesimano e confondono i loro obbiettivi; e la Commissione, dopo d'aver dichiarato, in grande maggioranza, che le linee longitudinali interne hanno un grandissimo valore strategico, emise l'avviso che, tanto queste, quanto le litoranee soddisfano alle necessità economiche, per la qual cosa siano da ritenersi di uguale interesse nazionale.

Non può, per altro, negarsi che la prevalenza l'abbiano di certo le interne, le quali al valore economico accoppiano l'importanza militare!

Venendo poscia all'esame delle altre linee, ammise che la caratteristica di interprovinciale o provinciale competesse a quelle le quali, scendendo dalle valli, aumentano la vita ed il movimento delle linee nazionali, e ne diventano tributarie; non che alle altre che hanno per obbiettivo importanti scali marittimi del Regno.

Tutte le altre linee poi, qualora non offrissero dei requisiti militari affatto speciali, potersi classificare come linee d'interesse locale.

Nè crediate che tutto questo esame e tutte le definizioni che abbiamo avuto l'onore di sottoporvi si riducessero a mere ricerche teoriche. Tutt'altro; imperocchè ci servirono per esaminare se lo Stato avesse il dovere di concorrere alla costruzione di tutte le ferrovie, ed in quale misura.

Non fu per noi dubbio che lo Stato dovesse intieramente costruire le linee internazionali e le nazionali di maggiore rilievo, a totali spese dell'erario pubblico; ma fu riconosciuto convenevole che Stato, Provincie e Comuni consociassero i loro sforzi per la costruzione di tutte le altre vie indispensabili allo sviluppo dei commerci e delle industrie paesane.

Restava a stabilire la misura del concorso rispettivo, e la Commissione ammise volentieri quella proposta del Ministero, la quale non poteva essere più generosa verso gli enti interessati.

Tre sono i cardini su cui posa ragionevolmente il maggior concorso dello Stato, e sono: la grandiosità delle opere che mal potrebbero essere sopportate dagli smunti bilanci delle Provincie e dei Comuni; il vantaggio che la costruzione di ogni nuova linea arreca alle Finanze, o sotto forma di aumento d'imposta, o più direttamente ancora non accrescere il prodotto delle linee nazionali ed internazionali; ed il diritto concesso allo Stato di ritenersi l'unico ed esclusivo proprietario delle linee secondarie, contro una partecipazione di utili, al netto, accordata agli enti interessati.

Dalla valutazione di tutti codesti elementi nacque nella Commissione la persuasione che i concorsi, così come sono stati proposti, partono da un concetto razionale, e giungono a delle risultanze numeriche molto prossime alla ve-

rità; tenuto conto della maggiore o minore importanza che lo Stato e le Provincie rispettivamente annettono alla costruzione di una determinata strada ferrata.

Se non che parve alla vostra Giunta che, in una legge come questa, l'uniformità di tutte le disposizioni simili sarebbe stata un reale miglioramento; mentre poi una qualche maggiore agevolezza concessa alle Provincie, senza nuocere grandemente agli interessi della Finanza, poteva facilitare l'esecuzione della legge medesima.

Per queste considerazioni, si persuase di mutare la misura del concorso, stabilita con l'articolo 11 del progetto ministeriale alle linee della quarta categoria, diminuendo con l'articolo 10 del nuovo progetto i limiti di 100 e 200 mila lire di spesa, oltre ai quali la progressione ascendente del sussidio governativo aumenta.

La Commissione portò quindi, come per le linee di 5ª categoria, ad 80,000 ed a 150,000 lire i limiti oltre i quali diminuisce gradatamente l'onere delle Provincie ed aumenta quello dello Stato.

Salvo dunque questa modificazione di lieve momento, le categorie rimasero come furono progettate dal Ministero, tanto per il numero, quanto per i sussidii o concorsi da parte dello Stato; epperò i relativi articoli riescirono sostanzialmente invariati in tutto ciò che si riferisce a tale materia. *(Continua)*

## PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

*(Settembre 1878)*

Dalla Direzione generale delle Strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici, abbiamo ricevuto il prospetto dei prodotti riferibili al mese di settembre 1878, confrontati con quelli del 1877, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (1).

Il prodotto generale del mese di settembre 1878 ascese a L. 13,905,955 (dedotta la navigazione sui laghi), ed è composto come segue:

| | | |
|---|---|---|
| Viaggiatori | L. | 6,874,871 |
| Bagagli | » | 271,993 |
| Merci a grande velocità | » | 1,316,108 |
| Id. a piccola velocità | » | 5,415,778 |
| Prodotti diversi | » | 27,205 |
| Totale | L. | 13,905,955 |

Tale prodotto è poi ripartito come segue:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 8,183,916 | L. | 8,389,191 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato | » | 1,514,056 | » | 1,554,370 |
| » Romane | » | 2,107,472 | » | 2,076,168 |
| » Meridionali | » | 1,863,685 | » | 1,855,462 |
| » Sarde | » | 77,254 | » | 88,800 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 45,851 | » | 46,761 |
| » Torino-Rivoli | » | 16,463 | » | 14,883 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 19,536 | » | 20,037 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 64,323 | » | 17,707 |
| » Settimo-Rivarolo | » | 13,399 | » | » |
| Totale | L. | 13,905,955 | L. | 14,063,379 |

Si ebbe dunque nel settembre 1878 una diminuzione di L. 157,424.

Diminuirono: le Ferrovie di proprietà dello Stato di lire 205,275; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 40,314; le Sarde di L. 11,546; Torino-Lanzo di L. 910; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 501.

Aumentarono: le Romane di L. 31,304; le Meridionali di L. 8,223; Torino-Rivoli di L. 1,580; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 46,616; oltre le L. 13,399 per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877.

Devesi qui notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nel settembre 1877 era di soli chil. 8127, nel settembre 1878 era invece di chil. 8266, mentre nell'agosto era di chil. 8258, essendosi aggiunti nel settembre altri chil. 8 per l'apertura del tronco Resiutta-Chiusaforte (linea della Pontebba), delle ferrovie dello Stato.

I prodotti poi dal 1° gennaio a tutto settembre 1878, in confronto con quelli dello stesso periodo 1877, presentano le seguenti cifre:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 64,750,727 | L. | 64,194,663 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato | » | 10,902,107 | » | 10,605,295 |
| » Romane | » | 19,656,473 | » | 20,557,584 |
| » Meridionali | » | 15,136,611 | » | 16,508,688 |
| » Sarde | » | 701,320 | » | 752,477 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 322,941 | » | 335,251 |
| » Torino-Rivoli | » | 114,111 | » | 106,819 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 139,851 | » | 153,906 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 439,952 | » | 27,270 |
| » Settimo-Rivarolo | » | 59,758 | » | » |
| Totale | L. | 112,223,851 | L. | 113,241,953 |

Si ebbe pertanto nel 1878 una diminuzione di L. 1,018,102.

Diminuirono: le Romane di L. 901,111; le Meridionali di L. 1,377,077; le Sarde di L. 51,157; Torino-Lanzo di L. 12,310; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 14,055. —

Aumentarono invece: le Ferrovie di proprietà dello Stato di L. 556,064; le Ferrovie di diverse Società esercitate dallo Stato di L. 296,812; Torino-Rivoli di L. 7,292; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 412,682; oltre le L. 59,758 per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877. —

Il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di settembre 1878, confrontato con quello del settembre 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 2,185 | L. | 2,272 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato | » | 1,619 | » | 1,662 |
| » Romane | » | 1,271 | » | 1,260 |
| » Meridionali | » | 1,285 | » | 1,279 |
| » Sarde | » | 388 | » | 446 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 1,432 | » | 1,461 |
| » Torino-Rivoli | » | 1,371 | » | 1,240 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 651 | » | 668 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 601 | » | 340 |
| » Settimo-Rivarolo | » | 582 | » | » |
| Media complessiva | L. | 1,697 | L. | 1,747 |

Si ebbe dunque nel prodotto chilometrico del mese di settembre 1878 una diminuzione media di L. 59, in confronto del settembre 1877.

Diminuirono: le Ferrovie dello Stato di L. 87; quelle di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 43; le Sarde di L. 58; Torino-Lanzo di L. 29; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 17.

Aumentarono invece: le Romane di L. 11; le Meridionali di L. 6; Torino-Rivoli di L. 131; Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 261; non potendosi far confronto per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877.

Il prodotto chilometrico dal 1° gennaio a tutto settembre 1878, confrontato con quello dello stesso periodo del 1877, presenta le cifre seguenti:

| | | 1878 | | 1877 |
|---|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato | L. | 17,350 | L. | 17,752 |
| » di diverse Società esercitate dallo Stato | » | 11,660 | » | 11,342 |
| » Romane | » | 11,877 | » | 12,481 |
| » Meridionali | » | 10,439 | » | 11,885 |
| » Sarde | » | 3,524 | » | 3,781 |
| Ferrovia Torino-Lanzo | » | 10,091 | » | 10,476 |
| » Torino-Rivoli | » | 9,509 | » | 8,901 |
| » Vicenza-Thiene-Schio | » | 4,661 | » | 5,130 |
| » Vicenza-Treviso e Padova-Bassano | » | 4,111 | » | 2,479 |
| » Settimo-Rivarolo | » | 4,979 | » | » |
| Totale | L. | 13,746 | L. | 14,276 |

(1) Vedi *Monitore* N. 46 a. c.

Si ebbe dunque nella media generale del 1878 una diminuzione di L. 530 in confronto del 1877.

Diminuirono: le Ferrovie dello Stato di L. 402; le Romane di L. 604; le Meridionali di L. 946; le Sarde di L. 257; Torino-Lanzo di L. 385; e Vicenza-Thiene-Schio di L. 469.

Aumentarono invece: le Ferrovie di Società diverse esercitate dallo Stato di L. 318; Torino-Rivoli di L. 608; e Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 1,632; non potendosi far confronto per la linea Settimo-Rivarolo, che non era aperta nel 1877. —

Quanto alla navigazione del lago di Garda (essendo ora esercitata dai fratelli Mangili quella del Lago Maggiore), il prodotto del mese di settembre 1878 fu di L. 13,869, cioè con una diminuzione di L. 1032 in confronto del 1877; ed il prodotto complessivo dal 1° gennaio a tutto settembre 1878 ascese a L. 92,053, cioè con un aumento di L. 132 in confronto dell'eguale periodo del 1877.

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI
## nel 1878

### LE OFFICINE DEL CREUSOT

*(Continuazione — V. N. 48)*

Esamineremo ora le stupende macchine, gli attrezzi perfezionati, i prodotti diversi, non che i numerosi documenti statistici riuniti nel padiglione speciale del Creusot.

La varietà di questi oggetti era tale, che essi furono ripartiti in 12 classi nella classificazione officiale, cioè:

L'insegnamento, l'igiene, la ceramica, i prodotti delle miniere e della metallurgia, non che i materiali di queste industrie, il materiale delle arti chimiche, la meccanica generale, le macchine utensili, le ferrovie, il Genio civile, la navigazione e l'arte militare.

Il padiglione dell' Esposizione del Creusot era decorato con buon gusto; le sue linee severe, le sue vaste proporzioni era benissimo in rapporto collo scopo di quella costruzione, destinata a contenere macchine, piastre di corazzatura, tubi di cannoni, le cui dimensioni erano considerevoli.

Davanti l'ingresso del padiglione si trovava poi il modello in legno del gran maglio a vapore da 80 tonnellate.

Appena entrati nel padiglione, si scorgeva la statua in bronzo del signor Eugenio Schneider, quale verrà eretta sulla piazza principale del Creusot. Una iscrizione scolpita sul piedestallo rammenta ch'essa è dovuta ad una sottoscrizione del personale delle Officine. Sui gradini del piedestallo stesso notasi un gruppo, composto d'una donna del popolo che, stendendo la mano verso la statua, sembra comunicare ad un giovane fucinatore, suo figlio che le sta accanto, il sentimento di rispetto e di riconoscenza che essa prova pel fondatore del Creusot.

Un gran piano in rilievo del Creusot e delle Officine occupava il mezzo della sala. Esso riproduceva, alla scala di 2 millimetri per metro, nei loro dettagli più minuti, tutte le varie installazioni che abbiamo già descritte.

Una collezione molto svariata di *Album* e di fotografie era disposta su di una vasta tavola, ove tutti i visitatori potevano sfogliarli a lor piacimento.

*Statistica.* — La parte di questa Esposizione consacrata alla *statistica industriale* era assai interessante.

Vedevasi, in primo luogo, una serie di specchi grafici della produzione delle miniere ed officine, che attestano l'importanza ognor crescente degli Stabilimenti del Creusot. Così l'estrazione del litantrace, che nel 1837 non arrivava alle 60,000 tonnellate, aveva invece nel 1867 superato le 230,000 tonnellate; per arrivare durante l'ultimo esercizio al numero di 545,000 tonnellate.

La produzione della ghisa non superava nel 1837 le 9,000 tonn.; essa era invece di 132,000 tonnellate all'epoca dell'ultima Esposizione, ed attualmente è di 155,000 tonnellate circa.

Quella del ferro laminato non era nel 1837 che di 3,000 tonnellate, e superava le 52,000 nel 1862. A questa produzione ognor crescente venne ad aggiungersi, verso la fine del 1869, quella delle *acciaierie*, che abbiamo descritto e che, prendendo dopo la guerra del 1870 un' estensione considerevole, raggiunsero, durante l'esercizio 1874-75, il numero di 136,000 tonnellate.

Il tonnellaggio delle macchine ed apparecchi usciti dalle officine di costruzione è soggetto a variazioni più numerose, come risulta dal quadro grafico relativo a questo genere di prodotti. Progressi immensi vennero fatti in questa parte degli Stabilimenti, che fabbricarono, l'anno scorso, 24,500 tonnellate di macchine diverse, mentre nel 1838 non ne produssero che 1,100 tonnellate.

Un altro quadro grafico indicava che la somma pagata annualmente pei salarii degli operai del Creusot, mentre nel 1837 non era che di 700,000 lire, raggiunge oggidì la cospicua cifra di 18 milioni di lire.

Abbiamo visto nella prima parte di questo studio che le varie officine del Creusot erano messe in relazione tra loro coi rispettivi annessi da una rete speciale ferroviaria, contenente una Stazione destinata soltanto al servizio delle Officine stesse. Uno specchio grafico completissimo stabilisce in modo preciso il *movimento* delle merci alla Stazione delle Officine dal 1860 fino all'anno decorso. Tracciati grafici di diversi colori fanno conoscere: 1° il movimento dei minerali (litantrace, ferro, acciaio, ecc.) spediti o ricevuti dalla Stazione; 2° le variazioni annuali del percorso chilometrico, del tonnellaggio, delle collaudazioni e delle spese, del prezzo di costo della tonnellata chilometrica. Questo ultimo elemento, la cui riduzione è una delle condizioni essenziali della fabbricazione economica, ha potuto essere al Creusot ribassato successivamente in proporzioni notevoli, stante i perfezionamenti che si portarono all'organizzazione del servizio ferroviario delle Officine.

Così, il prezzo di costo della tonnellata chilometrica, trasportata sui binarii delle Officine, nel 1860 era di lire 0.04; ed esso ha potuto essere ridotto a meno di L. 0.03 durante l'ultima gestione.

Il servizio dei treni è organizzato fra la Stazione e la piattaforma dei forni da una parte, e fra la Stazione e Mazenay dall'altra. Si dividono in due categorie principali: i treni di litantrace e quelli di minerali. Si formano specialmente treni circolari, in numero di 8 o 10 in ogni senso e si fa in modo che il materiale, di cui si compongono circoli vuoto il meno possibile.

Il movimento commerciale degli Stabilimenti del Creusot era indicato da una carta di Francia e da uno specchio, che ne facevano spiccare meravigliosamente la importanza e le variazioni.

La carta soprattutto offriva una configurazione assai originale della importanza e destinazione delle vendite. Dal Creusot partono le linee, la cui dimensione indica proporzionatamente (in ragione di m. 0.01 per un valore di 10 milioni) l'importanza delle vendite dei varii prodotti durante il decennio 1868-1877. Le direzioni divergenti, che seguono i segni partendo dal Creusot, indicano la destinazione dei prodotti venduti. Queste destinazioni sono numerosissime; le principali si possono classificare nell'ordine seguente, secondo l'importanza dei prodotti spediti verso ciascuna di esse:

1° Parigi;

2° Lione, Marsiglia *(Spagna, Algeria, Egitto, Tunisia, Grecia ed Oriente)*;

3° Dijon, Belfort *(Russia, Alsazia-Lorena)*, Besançon *(Austria-Ungheria)*;

4° Mâcon *(Svizzera)*, Modana *(Italia)*;

5° Bordeaux *(America Meridionale, Spagna)*;

6° Tours, Nantes *(Colonie francesi)*;

7° Hâvre *(Svezia, Danimarca, America Settentrionale)*.

Un altro specchio grafico indicava, per lo stesso decennio, la ripartizione delle vendite per industria e per anno.

L'esame di questi specchi permette di notare che il massimo della produzione non corrisponde allo stesso anno per ciascuna delle industrie del Creusot. Certe produzioni sono in via di progresso continuo, e non sembrano avere raggiunto ancora il loro massimo; altre, invece, diminuiscono ogni anno, in seguito alla sostituzione di materie più durature. L'aumento è specialmente sensibile pel litantrace e per l'acciaio; la produzione delle guide di ferro diminuisce, invece, costantemente fino dal 1869.

Ecco, d'altronde, per ogni genere di prodotti le cifre massime di vendite annuali nell'ultimo decennio, colla indicazione dell'anno al quale corrisponde ogni massimo della vendita:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Litantrace, prodotto | massimo | 4 | milioni | (1877). |
| Ferri laminati, | id. | 20 | id. | (1873). |
| Rotaie di ferro, | id. | 10 | id. | (1869). |
| Acciai | id. | 10 | id. | (1877). |
| Rotaie in acciaio | id. | 24 | id. | (1874). |
| Officine di costruz. | id. | 24 | id. | (1875). |

Il massimo delle vendite totali annuali fu raggiunto nel 1874-75, epoca nella quale la Società Schneider realizzò un incasso di 75 milioni di lire. Durante il periodo del quale ci occupiamo (1868-77), il Creusot ha venduto per 526 milioni di lire di prodotti d'ogni specie.

Queste cifre, che non hanno bisogno di commenti, stabiliscono in modo eloquente l'importanza eccezionale degli Stabilimenti del Creusot. Faremo però osservare che la media annuale delle vendite del Creusot non potrebbe essere stabilita esattamente secondo il risultato di questi ultimi dieci anni, poichè non bisogna dimenticare che l'epoca nefasta del 1870-71, durante la quale la vita industriale fu sospesa in Francia, ha esercitato sul Creusot, come su tutte le altre officine, un'azione, che si traduce, in tutti i quadri grafici che abbiamo esaminato, in un minimo relativo, il quale sembra far retrocedere questo Stabilimento di più di dieci anni.

*Litantrace* — 1° *Prodotti dello scavo.* — Ognuna delle miniere di litantrace appartenente al Creusot era rappresentata all'Esposizione dai campioni dei suoi diversi prodotti d'estrazione. Questi campioni erano di 3 specie: geologici, mineralogici ed industriali. Nei primi erano classificati nell'ordine in cui si trovano nel suolo tutte le roccie costituenti il terreno litantraceo d'ogni scavo. Una sezione teorica di terreno accompagnava, d'altronde, la collezione dei campioni d'ogni concessione.

Queste concessioni erano in numero di cinque: 1° Le miniere di litantrace del *Creusot*, che presentavano campioni rimarchevoli di fossili formati dalla flora dell'epoca carbonifera: tronchi e foglie di felce arborescente, ecc.

In quanto ai prodotti industriali, essi consistevano in litantrace di diverse qualità.

2° Le miniere di *Decize* (*La Machine*), ove si scavano strati formati da un sollevamento regolarissimo del terreno litantraceo: questi strati non sono tagliati che da qualche zona stratificata estranea poco importante. Le roccie geologiche di Decize sono puddinghe, argille e schisti litantracei. Tra i fossili si osservano, come al Creusot, delle foglie di felce perfettamente conservate.

3° Le miniere di *Montchanin*, ove si hanno in estrazione due sistemi, cioè il sistema inferiore a *Longpendu*, ed il superiore a *Montchanin*. Il primo, come l'indica il suo taglio geologico, è fortemente tormentato, gli strati vi sono ritagliati in molte parti da numerosi piani di sdrucciolamento. Il secondo comprende una vena potentissima, formante mucchio alla parte superiore, e che si ramifica attraverso degli schisti, quando si penetra più profondamente.

4° Le miniere di litantrace di *Brassac*; situate nel Puy-de Dôme, ove si scavano strati che s'estendono in una depressione di terreno granitico. La vicinanza dei terreni vulcanici, la filtrazione delle acque cariche di calcari modificano, a Brassac, la natura dei campioni mineralogici, che s'incontrano abitualmente nelle altre miniere di litantrace. I due principali scavi di Brassac sono: a *La Combelle* ed a *Bouxors*: nei pozzi di quest'ultima miniera si raccolgono stalattiti calcaree abbondantissime.

5° Finalmente le miniere di *Montaud* (*Saint-Etienne*), ove il carbone è estratto da varii strati, in numero di 15, e disposti orizzontalmente. Essi sono ritagliati da qualche zona stratificata estranea, e forniscono prodotti di buona qualità.

*Materiale di scavo.* — Il materiale impiegato dal Creusot per lo scavo delle sue miniere di litantrace è molto perfezionato.

Questi Stabilimenti esposero quest'anno un modello di gabbia d'estrazione, munita d'un paracadute e d'un apparecchio ingegnoso, avente per iscopo d'impedire gli accidenti terribili, che si chiamano: « passaggio delle gabbie sulle *molette* », e che sono il più delle volte dovuti alla negligenza dei macchinisti.

Si rimarcò pure il modello del lavatoio a carbone, in servizio della miniera di litantrace a *la Machine*. Questo lavatoio è a stantuffo a ritorno d'acqua, e tutte le manutenzioni vi sono effettuate meccanicamente.

Il disegno d'una macchina d'estrazione per pozzi di 1000 metri di profondità completava ciò che aveva rapporto al materiale di scavo.

Questa macchina, che si propone di stabilire nelle miniere di Montchanin, presentava dimensioni eccezionali, stante la profondità considerevole del pozzo in cui è stabilita.

Il cavo è rotondo, in acciaio, a sezione decrescente; esso si arrotola su enormi tamburi a momenti equilibrati; il diametro iniziale d'arrotolamento di questo caso è di 6 metri, ed il diametro finale di 12 metri.

I cilindri a vapore della macchina hanno m. 1.20 di diametro; la corsa degli stantuffi è di 2 metri.

La distribuzione del vapore si fa da cassetti compensati con regolatore, che agisce sull'espansione e sul cambiamento di movimento per mezzo di un *servo-motore*. L'istallazione è elevatissima, solidamente costrutta, e completamente metallica.

*Miniere di ferro.* — 1° *Prodotti dello scavo.* — Il Creusot estrae il suo minerale di ferro da parecchie miniere francesi e di Mokta-el-Hadid in Algeria. Tra gli scavi francesi di cui esso è proprietario, conviene citare Mazenay, collegata alle Officine da una ferrovia speciale; Saint-Georges (Savoia), Allevard (Isère), e Laissey (Doubs).

Ognuno di questi giacimenti era rappresentato da bellissimi campioni dei prodotti d'estrazione e delle roccie sotterranee. Questi campioni, come pel litantrace, erano divisi in tre gruppi: i campioni geologici, mineralogici ed industriali (minerale crudo od abbrustolito). Una sezione teorica indicava per ciascun giacimento la rispettiva posizione dei varii prodotti.

Un disegno in rilievo, alla scala di 5[1000 delle miniere di Saint-Georges e d'Allevard, indicava finalmente per queste due miniere l'organizzazione completa dei lavori di scavo, cioè il tracciato generale delle aperture delle gallerie, dei piani inclinati, delle ferrovie, del cavo aereo, che serve in Allevard alla discesa del minerale dallo sbocco delle gallerie ai forni di abbrustolimento; dei forni di abbrustolimento, e delle costruzioni pei varii servizii.

2° *Materiale di scavamento.* — L'uso dei piani inclinati automotori facilita molto i trasporti economici nelle miniere.

Il Creusot si è preoccupato, in questi ultimi tempi, dell'installazione di questi sistemi ingegnosi, il cui uso tende sempre più a generalizzarsi.

Il modello, alla scala di 1[20, ch'era esposto, rappresenta quello del piano inclinato automotore N. 2 di Saint-Georges (Savoia).

Questo modello riproduce la disposizione d'uno dei quattro piani inclinati di questo scavo. La sua lunghezza totale è di m. 562.50. Il binario è a tripla rotaia, lo scartamento fra le guide esterne è di m. 1.20. La pendenza media per per metro è di 498 mill. In quanto al carro, il suo peso complessivo e di 5600 chilogrammi, e discende un carico utile di 2000 chilogrammi colla velocità media di 2 metri al secondo. Il cavo, che serve alla trasmissione, è in acciaio, di 27 millimetri di diametro; i tamburi del cavo hanno m. 5.60 di diametro medio.

Insomma, la differenza di livello fra le due estremità, inferiore e superiore, del piano è di m. 240.10.

Quattro piani inclinati riuniti sono in costruzione per le miniere di Saint-Georges.

Il cavo aereo provvisorio delle miniere d'Allevard, che abbiamo accennato più sopra, e che serve alla discesa dei minerali dall'imbocco delle gallerie fino ai forni di abbrustolimento, dev'essere surrogato da tre piani automotori, simili a quelli che si sono stabiliti a Saint-Georges.

Questo cavo aereo ha una lunghezza totale di 1559 metri; esso è stabilito colla pendenza di m. 0.40 per metro, ed è costituito da due cavi in acciaio, del diametro di 3 centimetri. — I cavi riposano su dieci sostegni intermedii, di 18 metri d'altezza, costituenti nove travate, di cui la più grande ha una portata di 360 metri. Le benne caricate pesano 1700 chilogrammi, e trasportano un carico utile di 1290 chilogrammi colla velocità media di 5 metri per secondo.

I cavi d'acciaio hanno un diametro di 10 mill.

Quest'installazione ingegnosa è l'esempio più ardito conosciuto sinora di cavo aereo di grandi proporzioni. A Sainte-Madeleine (miniere d'Allevard), ov'esso è stabilito, le gallerie di scavo s'aprono nella montagna ad un'altezza di 1100 metri, mentre l' officina di abbrustolimento dei minerali è stabilita a 500 metri dal livello del mare. È dunque quest'enorme differenza di 600 metri in altezza verticale che il cavo fa sparire in cinque minuti ad una benna caricata con più di 1290 chilogrammi di minerale.

L'esposizione del materiale di scavo delle miniere di ferro era completata col disegno d'un forno a gas per l'abbrustolimento del minerale spatico.

È un apparecchio in cui l'alta temperatura è prodotta, come nei forni del tipo Martin Siemens, col gas e col calore rigenerato.

Il gas necessario al riscaldamento è fornito da generatori speciali, in numero di due per forno.

*Ghisa e ferro.* — La fabbricazione della *ghisa* del Creusot era rappresentata all'Esposizione da campioni di varie qualità e varii colori, prodotti e consumati per l'officina stessa, come: ghisa per pudellamento, per acciaio e per getti.

La fabbricazione del *ferro* comprende due divisioni: i prodotti greggi e l'attrezzamento.

I prodotti greggi erano rappresentati da campioni variati di ferro a grani od a nervo. I campioni della fabbricazione del ferro pudellato del Creusot potevano essere presi, senza esitare, come tipi della fabbricazione francese, perchè analoghi ai ferri, al carbon di legna ed alle prime marche del Yorkshire. La sezione di rottura dei ferri a grana offre una finezza di grani ed un'omogeneità rimarchevoli; quella dei ferri nervosi presenta degli strappamenti molto franchi, e non rivela alcun difetto di bollitura. Parecchi pezzi di questi ultimi ferri erano piegati o contorti a freddo, senza screpolature.

Un *forno rotativo da pudellare,* di nuovo sistema, e pel quale il Creusot è patentato, attesta quanto questo Stabilimento si sforzi costantemente per perfezionare le sue macchine.

Tutti sanno quale penoso mestiere esercita l'operaio pudellatore, obbligato a lavorare un massello di ferro, scaldato al colore bianco, davanti la bocca aperta d'un forno da pudellare. Il forno rotativo ha per iscopo di surrogare, con un processo meccanico, il duro lavoro del pudellatore. Il principale ostacolo che s'incontrò nella costruzione dei forni rotativi consiste nelle difficoltà di far funzionare una trasmissione per mezzo d'ingranaggi ad una temperatura elevatissima. Bisogna necessariamente sottrarre la trasmissione all' influenza del calore enorme sviluppato sulla suola del forno.

Il sistema esposto dal Creusot è caratterizzato da un insieme di disposizioni meccaniche, che assicurano la continuità del suo funzionamento, non ostante l'elevata temperatura sviluppata sulla parte girevole; per cui il cilindro è a doppia parete con circolazione d'acqua. La parete interna porta, a metà della lunghezza, una nervatura trasversale, che, ad ogni rivoluzione divide il carico in due. Finalmente si ottiene, per ogni carico, due palle, da 4 a 500 chilogrammi ciascuna.

Due forni di questo sistema funzionano al Creusot. Essi hanno già prodotto più di 10,000 tonnellate di ferro. Se la ghisa si mette nei forni allo stato liquido, la produzione è di 20 tonnellate per 24 ore.

Numerosi campioni di prodotti greggi e d'oggetti varii, fabbricati col ferro pudellato in questi forni, provano la perfezione alla quale si è giunti colla sostituzione del lavoro meccanico a quello manuale degli antichi forni.

Tutti i campioni dei *ferri ed acciai sagomati* figuravano in un *Album* speciale.

Il Creusot, a questo riguardo, è provvisto in modo da soddisfare la maggior parte delle ordinazioni dell'industria. Il suo *Album* è uno dei più completi che esistano. Nè potrebbe essere diversamente in uno Stabilimento, che possiede 20 laminatoj da ferri e da lamiere, ed è provvisto di 700 giochi di cilindri, che permettono di laminare:

I ferri tondi da 4 a 225 m/m
» quadri da 4 a 150 »
Tutti i ferri piatti;
Le lamiere d'ogni dimensione, da millimetri 0,3 di spessore, dal peso di 1 chilogramma fino a quello di 4000 chilogrammi.

Come campioni di ferri ed acciai laminati, il Creusot espose sbarre di varii profili, non che rotaie che avevano fino a 17 metri di lunghezza, e lamiere di 18 metri di lunghezza su 1 metro di larghezza, e di 10 mill. di spessore.

*Acciaio.* — Abbiamo fatto conoscere colla descrizione dell'Officina, non che coi documenti statistici, l'importanza che assunse al Creusot la fabbricazione degli acciai Bessemer e Martin. Senza parlare delle numerose applicazioni industriali in cui l'acciaio è oggidì sempre surrogato al ferro, l'impiego di questa materia nell'arte militare, per la costruzione dei pezzi d'artiglieria e delle corazze di bastimenti, è venuto in questi ultimi tempi a fare del Creusot, da questo punto di vista speciale, un serio concorrente della celebre officina Krupp di Essen.

Sotto tutti gli altri rapporti, per tutte le produzioni aventi un carattere puramente industriale, il Creusot supera facilmente le cifre corrispondenti degli stabilimenti del sig. Krupp. In una parola, ad Essen l'arte militare è il principale obbiettivo; al Creusot, non forma che un ramo secondario della produzione delle acciaierie. E ciò è ben naturale, la Francia rappresentando, oggidì in Europa, al massimo grado le idee pacifiche.

La parte dell'Esposizione del Creusot che si riferiva alla fabbricazione dell'acciaio, era divisa come segue: prodotti greggi di fucina, prodotti manifatturati, l'attrezzamento e le applicazioni dell'acciaio all'arte militare (*cannoni e corazze*).

I *prodotti greggi* erano rappresentati da un enorme masso (*lingot*), del peso di 120,000 chilogr, fuso al Creusot il 17 aprile decorso. Questo enorme blocco d'acciaio proveniva dai forni Martin-Siemens, misurava m. 3,75 d'altezza, ed assumeva la forma d'un tronco di piramide a base quadrata; lo spigolo della base inferiore aveva 2 metri, e quello della base superiore m. 1.80. Il modello esposto riproduceva esattamente l'aspetto e le dimensioni del blocco originale, ed era stato ottenuto per mezzo di foglie di rame sottili, modellate sul masso stesso.

A lato si osservava un blocco di *acciaio colato*, di dimensioni minori, e ch' era spaccato onde far vedere la sezione del metallo, che presentava una omogeneità perfetta, senza nessuna soffiatura.

I saggi dei *prodotti lavorati* consistevano in numerosi campioni, come varii pezzi indicanti la sezione di rottura dello acciaio in sbarre e lamiere di varii profili; dei saggi di lavori a freddo sugli acciai dolci per lamiere e cantoniere e di lavori a caldo per lamiere stazzate ed oggetti lavorati senza saldature; cerchioni in acciaio per ruote da locomotive e vagoni, i cui diametri avevano da m. 0.50 a 4 metri; assi di marina di grandi dimensioni, fra gli altri un asse porta-elice in acciaio greggio di fucina, della lunghezza di m. 18.40 e del diametro di metri 0.425, pesante 20,250 chilogrammi, ed un asse-motore a triplice gomito, pesante 15,000 chilogrammi; finalmente varii campioni indicanti l'applicazione dell'acciaio a diversi pezzi di macchine, al materiale d'artiglieria, ecc.

L'attrezzamento delle acciaierie per la fucinazione dei grossi pezzi è rappresentato dal formidabile *maglio a vapore*, di cui si è fatto cenno in principio di questa memoria.

Questo congegno, così potente, ed il cui modello in legno serviva di portico al padiglione dell'Esposizione del Creusot (1), è destinato esclusivamente al fucinamento dei pezzi d'acciaio fino a 120 tonnellate.

La sua installazione ha dato alle acciaierie una potenza ch'esse erano lungi dall'avere prima, poichè il più grosso martello stabilito al Creusot non superava le 28 tonnellate.

Con questo nuovo apparecchio, si dovette creare interamente un attrezzamento accessorio, composto di 4 forni per preparare i pezzi da fucinare; ognuno di questi forni è munito d'una mancina speciale a vapore. Tre di queste mancine hanno una potenza di 100 tonnellate: la potenza della quarta è di 160 tonnellate. Per la manovra dei pezzi da fucinare, ogni grue può eseguire i movimenti seguenti: di rotazione attorno al suo asse, d'ascensione o di discesa del carico, di traslazione di questo nel senso della lunghezza, e di rotazione del carico sovra sè stesso.

Il martello stesso si compone d'una massa attiva, del peso di 80 tonnellate (2), che, moltiplicato pei 5 metri di caduta *massima*, dà un lavoro utile di 400,000 chilogrammi. Il cilindro a vapore ha un diametro di m. 1.90. Il posto disponibile sotto l'arcata formata delle gambe del maglio è di m. 3.20 di altezza su 7.50 di larghezza. La controincudine (*chabotte*) e l'incudine pesano 750,000 chilogrammi. Il peso totale delle parti metalliche del congegno è di 1,280,000 chilogrammi, e la sua altezza al di sopra della piastra di fondazione è di m. 18.60.

I forni sono scaldati col gas prodotto da generatori Siemens. Il loro compartimento interno ha una lunghezza di m. 4.30, una larghezza di 3.40 ed un'altezza interna di 2.60; la porta ha 4.30 su 3.40; essa è manovrata da un motore idraulico. La batteria di generatori Siemens comprende 36 focolai. Quest'attrezzamento è completato da un ponte di servizio, che regge due verricelli a vapore, di 20 tonnellate ciascuno, pel maneggio dei pezzi di ricambio dell'apparecchio.

Quest'insieme funziona in una costruzione interamente metallica, di 50 metri di lunghezza, su 35 di larghezza e 17 metri di altezza sotto alle capriate.

Il costo totale dell'installazione, compresovi l'attrezzamento (grue e vagoni necessarii per trasportare le sbarre di 120 tonnellate) è di 3 milioni di lire.

(*Continua*) X.

(1) Questo modello in legno venne dal signor E. Schneider donato al *Conservatoire des arts et mètiers*, che lo dispone attualmente nella chiesa annessa al Conservatoire medesimo, trasformata in un Museo di modelli, il più completo che esista in Europa.

(2) Il grosso maglio a vapore dell'Officina Krupp non pesa che 50 tonnellate, con caduta massima di m. 2.80.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 3 dicembre.

L'on. Baccarini depositerà oggi, a quanto mi si assicura, un grosso bagaglio di leggi sul banco della Presidenza della Camera, quali sarebbero: un disegno di legge pel riordinamento dell'Amministrazione centrale e del Corpo del Genio civile: uno di riforma dell'attuale legge sulle strade comunali obbligatorie; uno relativamente all'anticipazione delle quote provinciali per la più sollecita attuazione della legge 30 maggio 1875, per la costruzione di strade nelle provincie più deficienti di viabilità; uno sui *tramways;* e finalmente uno sulle Bonifiche (*).

La parte amministrativa del Ministero verrà di molto semplificata, col primo disegno di legge dianzi indicatovi, o almeno tale è l'intendimento che si ebbe di mira. S'istituirebbe poi nel Ministero un Ufficio tecnico colle principali attribuzioni: dell'esame preventivo d'ogni progetto d'opera pubblica, della conservazione dei medesimi in un Archivio tecnico, della redazione del *Giornale del Genio civile*, almeno per la parte idrografica, divenendo esso, in certo qual modo, il depositario della stoira e delle tradizioni del Corpo del Genio civile. Ed a questo si provvederebbe, migliorandone d'assai le condizioni morali e materiali, con aumento nel numero degli ingegneri-capi, aumento di stipendii, di attribuzioni e responsabilità relativa; con promozioni per merito, oltre che per anzianità; con un Comitato speciale che regoli siffatte promozioni, a tutela della giustizia; con norme speciali per ottenere un buon reclutamento d'ingegneri; e mediante un'equa sistemazione definitiva del personale straordinario.

(*) I suddetti progetti furono infatti presentati ieri alla Camera. (La Redazione)

La tirannia del tempo e dello spazio non mi permette di valermi delle mie informazioni per darvi cenni, nemmeno sommarii, intorno alle altre leggi suddette. —

Rispetto alle costruzioni di strade ordinarie per cura ed a conto dello Stato, vale a dire nazionali e provinciali sovvenute, forse, per le sue buone ragioni che io ignoro, rimase addirittura lettera morta, dal 1873 in poi, il decreto ministeriale del 1° ottobre 1871, con cui l'onorevole senatore Devincenzi, allora Ministro dei lavori pubblici, stabiliva che ciascuna Amministrazione di quel Dicastero dovesse annualmente redigere, per presentarsi alla Camera, un rendiconto per ogni legge in corso d'esecuzione e per ogni servizio speciale. L'on. ministro Baccarini, convinto anch'egli della convenienza ed utilità che il Parlamento conosca come si vanno eseguendo le leggi, non soltanto nei conti amministrativi, ma altresì in tutte le particolarità tecniche ed economiche, fece preparare dalla Direzione generale di ponti e strade una relazione statistica sulle testè accennate costruzioni, dal gennaio 1873 a tutto lo stesso mese dell'anno corrente. Sarà distribuita a giorni, e sono in grado, dal canto mio, di offrirvi la primizia d'alcune cifre, non prive affatto d'interesse, mi sembra.

Intorno alle somme stanziate ed a quelle consunte finora per le strade delle diverse regioni d'Italia, si hanno i dati seguenti:

*Per la rete Sicula*
Spesa approvata . . . . . . . . L. 26,870,098
Spesa effettuata a tutto gennaio 1878 . » 23,469,727

*Per la rete Sarda*
Spesa approvata . . . . . . . . L. 28,566,631
Spesa effettuata a tutto gennaio 1878 . » 26,378,986

*Per la rete del Napoletano*
Spesa approvata . . . . . . . . L. 41,060,142
Spesa effettuata a tutto gennaio 1878 . » 26,005,215

Inoltre l'esecuzione della legge 30 maggio 1875 per la costruzione di strade nelle provincie più deficienti di viabilità ebbe sinora uno svolgimento regolare e più esteso di quanto fosse lecito sperare. Per questo titolo, la spesa approvata fu di L. 47,420,000; e quella effettuata a tutto gennaio 1878 fu di L. 1,085,594.

Per 34 opere varie approvate con leggi speciali si stanziarono L. 15,454,799, e se ne spesero L. 9,839,612; e per 66 opere varie approvate con leggi di bilancio furono deliberate L. 1,457,281, e ne spesero L. 908,650 sempre a tutto gennaio 1878.

Come vedete dunque, le costruzioni stradali a cura dello Stato, considerando anche semplicemente l'entità delle spese che rendono necessarie, costituiscono indubbiamente un servizio di ragguardevole importanza. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici non tenne sabbato l'ordinaria sua seduta generale, perchè si è recato in corpo a Corte coll'on. Ministro alla testa, acciò il nuovo plebiscito italiano di devozione alla Casa di Savoia non mancasse del voto esplicito di sì autorevole consesso.

La Sezione 1ª approvò i seguenti progetti: pel prolungamento all'imbocco Nord della galleria *Passerello* 1° lungo il tronco ferroviario Favarotta-Licata, della linea Leonforte-Licata: si tratta di una breve galleria artificiale, di m. 40,96 da aggiungersi alla esistente lunga m. 409.04; per sistemazione della trincea Molfino, lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle, restringendone i limiti; pel consolidamento della scarpata a monte della Stazione di Contursi; e finalmente pel consolidamento della frana presso

la galleria del *Molino a vento*, nell'anzidetta linea Palermo-Porto Empedocle.

La Sezione 2ª, aggiungendo di suo parecchie avvertenze, si dichiarò favorevole ai due progetti: per rimonta della difesa frontale a Volta Burri e Volta Bonfanti alla destra dell'Adige, in provincia di Verona; e per la sistemazione dell'argine destro del Po, alla coronella del Passo e successivi froldi Francolini e Sabbioni in provincia di Ferrara. B.

---

LA DINAMITE DI VARALLO-POMBIA.

Avendo il *Monitore Industriale Italiano* pubblicato, nello scorso ottobre, un articolo contenente alcune asserzioni a carico della Fabbrica di dinamite di Varallo-Pombia, il Direttore di questa Fabbrica, sig. Dessesquelle, ha creduto suo dovere d'inviare a quel giornale una documentata risposta, chiedendone la inserzione a titolo d'imparzialità.

Ma, poichè quel giornale non ha creduto doversi prestare a tale pubblicazione, il sig. Dessesquelle si diresse a tale scopo a noi, persuaso che non ci saremmo rifiutati a farvi luogo, in nome della imparzialità e di una legittima difesa.

E noi, infatti, vi aderiamo di buon grado, senza punto entrare con ciò nel merito della vertenza; aggiungendo che dei documenti citati nella suddetta lettera, il signor Dessesquelle non mancò di trasmetterci copia autentica, certificata dal Sindaco di Varallo-Pombia, a garanzia nostra e del pubblico.

Ecco la lettera di cui si tratta:

Varallo Pombia, li 1° novembre 1878.

Sig. Direttore del giornale
*Il Monitore Industriale Italiano.* — ROMA

In occasione dell'ultimo accidente avvenuto al grande tunnel del Gottardo, voi asserite, nel vostro numero del 21 ottobre, che la responsabilità di questa disgrazia è tutta dovuta allo impiego, nel tunnel, della Dinamite di Varallo Pombia. Aggiungete pure, che questo accidente fa cadere l'affermazione, che ultimamente ho creduto opportuno di far inserire nel vostro giornale, e che sempre mantengo, *che la dinamite di Varallo Pombia è di una stabilità chimica a tutta prova.*

Non è molto tempo che ho avuto il rammarico di dimostrarvi, con prove autentiche, che la vostra buona fede era stata sorpresa, allorquando, senza degnarvi di assumere alcuna informazione, voi annunziaste ai vostri lettori che la nostra Officina di Varallo Pombia era stata vittima di numerosi accidenti, dovuti ad un pessimo metodo di fabbricazione. Sono oggi ancora dispiacente di essere obbligato di rilevare nel vostro articolo del giorno 21 ottobre le stesse inesattezze e gli stessi attentati alla verità.

Quanto a ciò che riguarda la responsabilità dell'accidente di Airolo, eccovi la copia, certificata *conforme*, d'una lettera del sig. Ingegnere in capo del grande tunnel del Gottardo, scritta qualche giorno dopo il disastro, lettera che ben vi farà conoscere la vera causa della dolorosa disgrazia, della quale a voi piace renderci responsabili:

« Airolo, 27 settembre 1878.

« Sig. Dessesquelle, Direttore dell'Officina di
« VARALLO POMBIA.

« L'accidente avvenuto il 24 corrente non è per niente dovuto ad una cattiva qualità di dinamite. Gli operaj, che si trovavano sul luogo, disgraziatamente non possono ritornare per dirci con precisione come sia avvenuto il fatto; ma è quasi certo che l'esplosione è stata prodotta da una cassa di dinamite, caduta sotto le rotaie al momento del passaggio del treno di sgombramento, e che venne per conseguenza schiacciata. Per colmo poi di sventura, questa cassa era ripiena di piccole cartuce munite di capsule, e da ciò l'inevitabile esplosione. Accanto di questa eranvi inoltre altre due o tre piccole casse di dinamite in cartucce ordinarie, le quali pure, dopo la prima, hanno fatto esplosione, ecc. ecc.

« Firmato E. DE BOSSI ».

Voi, o signore, vorrete bene rimarcare che il segnatario di questa lettera, d'origine italiana e appartenente alle più illustre famiglie del paese, deve avere, più di qualsiasi altra persona, cura della vita dei numerosi operaj italiani che lavorano nel tunnel del Gottardo; ed io penso che la testimonianza di una simile autorità non sarà per nulla sospetta.

Riguardo poi a quanto concerne la pretesa cattiva fabbricazione della nostra dinamite, io potrei appellarmi, onde convincervi dell'errore, a numerose testimonianze; ma per non tediarvi con lungaggini inutili, mi accontenterò di citarvene due sole, che emanano da persone delle quali di certo non potrete negare la competenza; inquantochè una di queste è lo stesso sig. Favre, impresario dei lavori del tunnel del Gottardo, il quale (e ciò ognuno ben comprende) deve aver fatti fino ad oggi dei numerosi saggi comparativi per ben sapere dove convenga acquistare la dinamite di perfetta qualità, e che per conseguenza deve avere delle buone ragioni per farsela esclusivamente fornire dalla nostra Officina; l'altra è il sig. maggiore-generale A. Scalia, generale di brigata dell'esercito italiano, che dopo una visita dettagliata dell'Officina di Varallo Pombia, e dopo di avere assistito col suo Stato-Maggiore ad una serie di esperienze, ha creduto opportuno di spontaneamente inviare alla Direzione la lettera che voi potrete leggere in appresso.

Eccovi intanto la copia autentica di queste due testimonianze, ch'io mi prendo la libertà di opporre alle vostre semplici affermazioni, lasciando il pubblico libero di qualsiasi apprezzamento:

« Ginevra, li 17 ottobre 1878.

IMPRESA DEL TUNNEL DEL GOTTARDO.

« Noi sottoscritti L. Favre e C., impresarii dei lavori del traforo del grande tunnel dei Gottardo,

« Certifichiamo:

« Che, dopo di esserci serviti per qualche tempo della dinamite di diverse Fabbriche, noi impieghiamo attualmente ed esclusivamente la polvere dinamite dell'Officina di Varallo Pombia;

Che siffatta dinamite è di qualità superiore, e che non produce nella galleria, al momento della sua combustione, alcun fumo o vapore nocivo alla salute degli operaj;

« Che questa dinamite arriva nei nostri cantieri, dapprima col mezzo di battelli a rimorchio, quindi con carri ordinarii, percorrendo delle strade di montagna molto difficili, e nella quantità di 6 a 10,000 chilog., senza avere giammai dato luogo ad alcun accidente nel corso del trasporto.

« In fede di ciò, noi abbiamo rilasciato il presente certificato. « Firmato L. FAVRE E C. ».

---

« Parma, li 5 agosto 1878.

« Mio caro sig. Dessesquelle

« Noi abbiamo abbandonato, coi nostri camerati, così in fretta la vostra Fabbrica, che non abbiamo potuto ringraziarvi come si voleva per la vostra graziosa ospitalità e la bella giornata che voi ci avete procurato. Io poi vi assicuro, caro signore, che noi riterremo ben lungamente il ricordo della Fabbrica di dinamite di Varallo Pombia e del suo capo, al doppio titolo della vostra estrema cortesia e di quella dei vostri amici, come pure in ragione del grande interesse che presentano, dal punto di vista militare, le esperienze alle quali voi avete avuto la bontà di farci assistere.

« Ho visitato varie fabbriche di polvere nera, ma la vostra è la prima Fabbrica di dinamite che io ho veduto. Comprendo perfettamente che un paragone, riguardo ai due generi di fabbricazione, sarebbe del tutto impossibile; per-

tanto, dal lato della minuziosa regolarità e precisione apportata in tutti i procedimenti di manipolazione, e le cautele prese per proteggere la vita degli operaj ed evitare i danni di una catastrofe, che disgraziatamente può avvenire, l'Officina che voi dirigete con tanta intelligenza ed attività, non ha niente da invidiare a qualsiasi Fabbrica di polvere nera.

« Ho potuto constatare con soddisfazione, per lo impiego della dinamite nelle operazioni militari, che quando si apporta ai differenti processi di confezione tutte le cure le più delicate, come quelle che vengono praticate nella Fabbrica di Varallo Pombia, i danni segnalati nei diversi impieghi ai quali la dinamite viene destinata, se non possono essere completamente soppressi, di certo potranno essere convenientemente diminuiti; ed io ho quasi la certezza che la disgrazia avvenuta nelle esperienze praticate dagli ufficiali della guarnigione di Parma non si sarebbe verificata, se si fossero serviti di una dinamite perfettamente confezionata e di bontà simile a quella che voi fabbricate, ecc. ecc.

Firmato il Maggiore Generale
*Comandante la 23ª Brigata d'infanteria italiana*
« A. Scalia ».

Ora, o signore, io penso che sarete personalmente convinto della ingiustizia del vostro attacco contro la nostra dinamite e contro la nostra Officina. In tutti i casi, nella mia qualità di accusato (qualità che voi mi ·ate rappresentare), io chiedo alla vostra imparzialità la pubblicazione di questa lettera, con tutte le giustificazioni che l'accompagnano, inquantochè siete voi che, per mia difesa, mi avete quasi obbligato a scriverla.

Vogliate aggradire, o signore, l'assicurazione della mia distinta considerazione.

*Il Direttore* E. Dessesquelle.

# Informazioni Particolari
## del *MONITORE*

Il treno diretto in provenienza dalla Francia, che giunge a Torino alle 9 ant., subì oggi un ritardo di cinque ore, in causa di un fuorviamento avvenuto ieri a Chambéry e quindi per l'ingombro della strada.

---

In attesa delle decisioni ministeriali circa il progetto completo, già rassegnato dall' Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la costruzione definitiva della Stazione internazionale di Ventimiglia, sappiamo che, urgendo di provvedere anche provvisoriamente per togliere i gravi inconvenienti derivanti dallo stato deplorevole degli attuali fabbricati, e specialmente della baracca-passeggieri, si è disposto un sopraluogo di funzionarii tecnici ed amministrativi, che si fa oggi, allo scopo di concretare le riparazioni ritenute pel momento indispensabili, benchè non possa esser lontana l'esecuzione del suddetto progetto definitivo.

---

Presso la Prefettura di Firenze furono riprese, col 1.o corrente, le sedute della Commissione nominata per istudiare il modo di prevenire i furti sulle strade ferrate. Vi prendono parte i rappresentanti delle tre grandi Amministrazioni ferroviarie e del Governo.

---

Sappiamo esser prossimi al loro compimento i lavori per l'impianto di una *mano-corrente*, da servire nel tempo stesso per condotta d'acqua nella Galleria del Fréjus. Tale *mano-corrente* è destinata a facilitare il percorso a piedi nell'interno della Galleria pel personale ferroviario in caso di accidenti, e servirà a provvedere d'acqua potabile i diversi cantonieri, che si trovano lungo la Galleria stessa. La spesa di tale lavoro sarà sostenuta in parti eguali dai due Governi italiano e francese.

---

Presso l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ci consta essere allo studio una modificazione alla tariffa speciale pel trasporto dei carboni, la cui attuazione crediamo avrà luogo in breve. Con tale provvedimento e con altre misure già adottate in questi giorni, si potranno ovviare gl'inconvenienti lamentati dal Commercio di Genova e Savona e derivanti dall'applicazione della tariffa speciale ora in vigore.

---

In una conferenza tenutasi in questi giorni a Milano, fra il Capo-Controllo delle ferrovie Romane sig. cav. Chiertier, anche per le Meridionali, ed i rappresentanti della Ragioneria centrale delle Ferrovie dell'Alta Italia sig. Melisurgo ed Allievi, si sono ultimate le pratiche per stabilire le norme da seguire circa i viaggi a tariffa ridotta concessi agli impiegati della Amministrazione centrale dello Stato, che godono del ribasso a metà prezzo. Mercè tali norme, oltrecchè aver concesso agli impiegati stessi la facoltà di poter fare alcune fermate lungo il viaggio, si è provveduto perchè possano essere forniti di biglietti direttamente dalla Stazione di partenza a quella di destinazione in servizio cumulativo.

Questo secondo provvedimento è stato più specialmente adottato per evitare l'inconveniente più volte verificatosi nella stagione autunnale, all'epoca dei congedi, che alle Stazioni di Pisa e Firenze si cagionavano ritardi ai treni per esaurire le formalità necessarie al rilascio dei biglietti a tariffa ridotta, che non erano in servizio cumulativo.

Si sta poi contemporaneamente trattando per adottare un simile modo di rilascio di biglietti in servizio cumulativo a favore degli elettori politici.

---

Domani, presso la Direzione dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, si farà l'apertura delle schede per la fornitura di 10 locomotive da merci. Parecchie sono le Ditte estere concorrenti alla gara insieme colle nazionali.

Il 9 corrente vi sarà poi l'appalto per la fornitura di 40,000 tonnellate di carbone minuto inglese.

---

Ci scrivono da Roma che inquesti giorni ebbe luogo la solenne inaugurazione del nuovo ponte metallico sul Tevere a Ripetta, di cui abbiamo già dato la descrizione ai nostri lettori. Prima della inaugurazione, si eseguirono già, con ottimi risultati, gli esperimenti di prova, così statici che dinamici, della travata, sotto la direzione dell' egregio cav. Castellini, ingegnere-capo del Genio civile. In quanto alle pile e spalle parimenti metalliche, e fondate coll'aria compressa, esse hanno dimostrato la loro grande robustezza in occasione dell'ultima piena eccezionale del Tevere.

Questo lavoro, per la sua sveltezza ed economia,

fa il più grande onore alla benemerita Impresa Industriale Italiana di Napoli, diretta dall'ingegnere Cottrau, che lo ha eseguito; nonchè alla Società del ponte di Ripetta, che lo ha fatto edificare a tutte sue spese, rischio e pericolo, e senza il minimo aiuto per parte del Municipio romano.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovie del Piemonte** — Gli on. deputati della provincia di Torino, Ceresa, Compans, Davico, Favale, Geymet, Mancardi, Ranco e Sambuy, capitanati dal senatore Benintendi, si recarono il 29 novembre p. p. dal Ministro dei lavori pubblici a reclamare provvedimenti, che facciano cessare i lamentati ritardi ed altre irregolarità del servizio ferroviario. Oratore dei rimostranti fu il conte Alessandro Ceresa di Bonvillaret, deputato di Chivasso.

Egli espose la sua ambasciata con molta chiarezza e nettezza incisiva. Dimostrò la generale necessità di avere un servizio ferroviario più regolare, e si fermò specialmente sull'urgenza di migliorare gli orarii delle linee di Savona, Cuneo, Pinerolo, Ivrea, Biella e Casale, conformemente agli interessi delle popolazioni. Non pretermise la significazione del desiderio ragionevolissimo, che si accelerino vieppiù le comunicazioni fra Torino e Roma sulle linee Maremmana e di Chiusi; e richiamò parimenti l'attenzione del Ministro sulla necessità di estendere il servizio telegrafico a tutte le Stazioni delle linee ferroviarie, sempre quando le spese di impianto siano sopportate dagli interessati.

Insistette pure sul servizio cumulativo per le linee di Ciriè e di Rivarolo Canavese.

Il ministro Baccarini diede le più ampie assicurazioni pegli invocati provvedimenti.

**Ferrovia Porto Maurizio-Oneglia-Ceva.** — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* da Porto Maurizio, 26 novembre:

La necessità d'una ferrovia che congiungesse il nostro littorale al Piemonte — Porto Maurizio-Oneglia-Ceva — è stata sentita già da molto tempo da eletti ingegni, i quali a tal uopo fecero elaborati studii, tra cui son degni di nota quelli dell'ing. Giordano, autore della linea Eboli-Reggio; del generale Ricci, del Dabormida e dell'illustre economista G. Boccardo.

Finora però quest'idea, così utile e così pratica, ebbe poca fortuna; e non ci voleva che il patrio amore e l'elevato ingegno del distintissimo nostro compatriota cav. avvocato Massabò per dissotterrare e presentare al pubblico quegli studii in una sua recente operetta, corredandoli di copiosi dati statistici, da cui luminosamente viene posta in sodo l'utilità politica, commerciale ed economica di tale linea, a preferenza di ogni altra della Liguria.

Da questa pubblicazione, con tanta bravura matematica guidata, ne è scaturito un immenso successo, per essersi Provincia e Comuni già dati moto per affrettare, coi loro voti ed i loro capitali, che venga soddisfatto un tale più che sentito bisogno.

Come membro del nostro Consiglio comunale e di quello provinciale, il detto avv. Massabò ha talmente impressionati e convinti entrambi i Consessi del bisogno d'una tale ferrovia, che unanimi e per acclamazione deliberarono far voti al Governo per la riuscita, dichiarandosi disposti a concorrere proporzionatamente nella spesa. A questo il deputato di Cherasco sta alacremente cooperando, e presto lo seguiranno gli altri tutti dei Collegi del Piemonte cointeressati, mentre le Commissioni dei Municipii di Porto Maurizio, Oneglia, Ceva ed altre stanno già pronte per andare a Roma ad interessare il Ministero.

**Stazione di Genova.** — Il *Corriere Mercantile*, del 28 novembre, scrive:

Siamo lieti di poter finalmente annunziare che il perforamento a piccola sezione della galleria di San Benigno è terminato, e che quanto prima sarà eziandio terminato il perforamento in calotta, al quale mancano ancora pochi metri per esser condotto a termine.

**Tramway di Genova.** — Dal 30 p. p., la Società del *tramway* di Genova ha limitato le sue corse alla piazza Principe, in seguito ad un decreto municipale, che, per motivi d'ordine pubblico, le interdice di spingere i suoi carrozzoni fino a piazza Annunziata.

Dinanzi ad una misura tanto grave, che priva ad un tratto gli abitanti di Genova, come quelli della vicina Sampierdarena, d'un mezzo di trasporto rapido e comodissimo i giornali locali movono generali lagnanze.

È verissimo, dicono, essi, che dal giorno in cui la guidovia funziona in una breve zona della nostra rete stradale, ebbero a lamentarsi parecchie disgrazie, cioè qualche timone spezzato ed anche danni a persone; ma esigliare addirittura il *tramway* a piazza Principe, privare migliaia di cittadini d'un mezzo pulito e comodo di locomozione, è tal misura, che può essere adottata temporaneamente come punizione, o come minaccia, ma non mantenuta per sempre; giacchè in questo caso i puniti non saranno soltanto gli azionisti della Società, ma la gran moltitudine dei cittadini, che con tanto favore hanno accolto lo impianto della guidovia.

— Il *Commercio* poi soggiunge:

Sabato sera il Consiglio comunale di Sampierdarena si occupò della quistione del nuovo limite alle corse del *tramway* prescritto dall'Autorità municipale di Genova.

Dopo una matura e pacata discussione, si è deliberato che un'apposita Commissione si recasse presso il Prefetto della Provincia e presso la nostra Giunta, onde indurla a ritirare il severo decreto.

Crediamo sapere che il passo fatto dalla Commissione di Sampierdarena ha prodotto le migliori impressioni sui nostri Assessori, i quali si son mostrati disposti a studiare sollecitamente la quistione ed a vedere se vi sia il mezzo di contentare le esigenze del pubblico, così generalmente manifestate.

**Ferrovia di Fiumicino** — Finalmente è stato ripristinato il servizio della linea Ponte Galera-Fiumicino, rimasto interrotto per più giorni in conseguenza dei danni cagionati dalle piene del Tevere.

**Tramway di Tivoli** — È stata data partecipazione alla Direzione delle ferrovie Romane del decreto della Deputazione provinciale di Roma, col quale si concede alla Società del *tramway* di Tivoli il permesso d'attraversare colle proprie rotaie la linea ferroviaria Roma-Orte al passaggio a livello della via Tiburtina presso il Portonaccio.

**Ferrovie presso Napoli.** — Scrivono da Napoli alla *Riforma*, del 26 nov.:

Nella relazione Morana per le nuove costruzioni ferroviarie trovansi proposte due linee a scartamento ridotto: Napoli-Somma-Nola-Bajano, e Torre Annunziata-Somma-Cancello; e nel classificarle di 5ª categoria, la Commissione parlamentare dice: « esse, correndo fra paesi popolosi e ricchi, per contrade incantevoli quotidianamente visitate da forestieri, meritano la nostra simpatia ».

L'ing. Luigi Dini di Napoli, autore del progetto, che è stato già approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, è per ottenerne la concessione, sia per la costruzione, sia per l'esercizio.

Lo appoggio e la simpatia che il Dini ha ottenuto dal Governo, dalla Provincia di Napoli e da tutti i Comuni utenti, ci fanno ritenere che queste due linee saranno le prime ad essere costrutte ed a funzionare fra quelle che formano parte del progetto di legge.

Tali linee, offrendo una lunghezza complessiva di chilometri 65 circa, nel loro percorso ascendono con pendenze non maggiori del 20 per mille, ed hanno curve di raggio non inferiori a metri 500. Mercè 18 Stazioni mettono in

comunicazione diretta con Napoli una popolazione di 212 mila abitanti appartenenti a 47 Comuni, e danno agio alla esportazione dei prodotti agricoli della superficie di terreni ubertosissimi di oltre a 300 chilometri quadrati.

Tali linee, avendo le loro estremità su Napoli, Cancello, Torre Annunziata, e presso Baiano, metterebbero tutta quella popolazione in comunicazione ancora con la ferrovia Salerno-Potenza; col porto di Torre Annunziata, commerciale in grado eminente, con la ferrovia romana, ecc. ecc.

Crediamo anche di annunziare che il medesimó ingegnere Luigi Dini con altri suoi progetti, già pronti, si propone: di prolungare la Torre-Annunziata-Cancello fino a Montesarchio, mercè il percorso di circa altri 23 chilometri, che con 8 Stazioni farebbero il servizio di tutti i Comuni della Valle Gaudina; di proseguire la Napoli-Bajano per Monteforte, raggiungendo con altri 25 chilometri la città di Avellino senza alcun traforo, e dando agli Avellinesi l'agio di recarsi a Napoli con appena 58 chilometri di ferrovia, e di raggiungere la Romana con un minor percorso di 22 chilometri rimpetto alla linea per Laura.

È probabile che vengano del pari approvati questi progetti di complemento dell'intero concetto Dini; e così subitamente costrutte tutte le accennate linee, si mostrerebbe coi fatti tutta la utilità che le ferrovie a scartamento ridotto porterebbero al paese.

**La ferrovia funicolare del Vesuvio.** — Il *Moniteur de la Banque et de la Bourse* si occupa nel suo ultimo numero della ferrovia funicolare da costruirsi sul fianco del monte Vesuvio, di cui ha già trattato il nostro corrispondente di Roma nel N. 37 a. c.

La concessione per questa ferrovia venne data dal Ministro dei lavori pubblici, d'accordo col Ministro delle finanze, la Prefettura di Napoli e la Direzione generale del Demanio, per 30 anni. All'Impresa furono ceduti 200 metri quadrati di terreno al cono, 500 metri quadrati al piede della montagna, ed una zona di 10 metri di larghezza per la lunghezza di 840 metri sul fianco della montagna. La ferrovia sarà costruita, secondo un sistema brevettato, sopra un ponte metallico alto circa un metro dal suolo. Il servizio sarà fatto da otto comodissimi vagoni, che sono attaccati alla fune d'acciaio senza fine, che trasmette loro il movimento. Ogni vagone è munito di 2 freni automatici brevettati. Una seconda fune di sicurezza accompagna la fune principale. Ognuna di queste due funi, che dovrebbe sopportare una tensione ed un peso di 3000 chilogrammi, sarà in grado di resistere ad un peso e tensione di almeno chilogrammi 33,000.

Una piccola Stazione con *ristorante* sarà costruita al cono; un'altra Stazione più comoda e con tutto il *confort* possibile si troverà al piede della montagna. In essa si troveranno le macchine a vapore, le rimesse e tutto l'occorrente per il servizio e la manutenzione Vicino all'Osservatorio poi si troveranno altri magazzini pel ricovero di tutto il materiale mobile come macchine a vapore, carrozze, fune, ecc., onde poterlo mettere in salvo pel caso eventuale di una grandissima eruzione.

Il terreno per l'impianto della ferrovia fu scelto in un posto, il quale, secondo le osservazioni fatte durante moltissimi anni, è il meno esposto alle eruzioni. Il sistema poi del ponte sul quale posano i binarii, presenta il benefizio che anche una forte eruzione non potrebbe danneggiare la linea se non parzialmente. Provvedimenti stabiliti affinchè tutto il materiale mobile, come macchine a vapore, carrozze, ecc, possa essere trasportato colla massima facilità all'Osservatorio, fanno sì che nessuna eruzione potrà causare all'Impresa danni rilevanti.

Mercè i progettati meccanismi, si potrà trasportare fino a 600 viaggiatori in ogni giorno di sei ore di lavoro.

A quanto ci viene riferito, i lavori di costruzione cominceranno nei primi giorni di gennaio prossimo; ed essendo i tipi come ogni altra cosa già approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la ferrovia potrà funzionare nella primavera del 1879.

**Ferrovie Calabro-Sicule.** — Il 16 corr., presso l Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di minuti ferri occorrenti all'armamento dei tronchi delle Ferrovie Calabro-Sicule, Bellamuro-Picerno, Picerno-Potenza e Potenza-Trevigno, lungo la linea Eboli-Reggio; nonchè della tratta denominata Variante di Collemonco, lungo la linea Jonio-Cosenza; per la complessiva somma di L. 111,188, divisa in due lotti, cioè: il 1°. per L. 49,289.58, ed il 2° per L. 61,899.10. Il deposito interinale per adire all'asta del 1° lotto è fissato a L. 1700, e quello pel 2° a L. 2,100; e la cauzione definitiva pel 1° a L. 5000 ed a L. 6,200 pel 2°, tutte in numerario o rendita D. P.

**Ferrovia Milano-Saronno** — Nella seduta del 28 p. p. novembre al Consiglio provinciale di Milano impegnossi una lunga discussione sulla domanda presentata dal Consiglio d'amministrazione della ferrovia Milano-Saronno pel prolungamento del termine stabilito pel sussidio accordato dalla Provincia colla deliberazione 2 aprile 1872.

La relazione, che accompagna questa proposta espone tutte le cause dei ritardi frapposti, indipendenti dalla Società e dal signor Vaucamps concessionario. Di più nota come anche il Consiglio comunale di Milano ha prorogato per il termine stabilito dal Ministero il sussidio di 50,000 lire in denaro, accordato, oltre ai terreni ceduti gratuitamente, per la Stazione a favore della linea di Saronno in unione a quella di Erba.

Posto, infine, ai voti il conchiuso della Deputazione, dopo le spiegazioni fornite dal relatore *Bianchi Giulio*, venne approvato nel seguente tenore:

« Di acconsentire la invocata proroga per l'aprimento all'esercizio della ferrovia Milano-Saronno, portando il termine stabilito colle deliberazioni consigliari 2 aprile 1872 e 4 febbraio 1877 al 1° aprile del prossimo anno 1879, alle seguenti condizioni:

« 1°. Che l'Amministrazione provinciale di Milano sia ritenuta affatto estranea alle conseguenze della lite promossa dal concessionario della ferrovia Milano-Saronno davanti ai tribunali di Roma per la concessione del *tramway* a vapore fatta dalla Provincia alla Società del *tramway* Milano-Saronno, e che perciò non abbia mai, per titolo della detta concessione, la Provincia ad essere chiamata dallo stesso concessionario della ferrovia al pagamento di indennità, interessi o rimborsi spese, del che dovrà, a richiesta della Deputazione provinciale, il concessionario medesimo rilasciare formale obbligazione.

« 2°. Che il pagamento del sussidio di L. 150,000, da eseguirsi nei modi prefissati colla deliberazione consigliare succitata 2 aprile 1872, non avrà in ogni caso luogo, se non quando sarà stato compiuto ed aperto all'esercizio anche il tronco della ferrovia Milano-Erba fra Milano e Bovisio, la cui Stazione è destinata ad avvantaggiare le comunicazioni col Manicomio provinciale di Mombello ».

**Tramway Milano-Seregno-Giussano** — Nella stessa seduta, il Consiglio provinciale suddetto, discutendo sulla domanda di concessione alla Società inglese *The Tramways and General Works Company Limited*, per l'impianto e l'esercizio di un *tramway* lungo la strada provinciale, denominata Vallassina, fra Milano, Seregno e Giussano, sino al suo confine colla provincia di Como, ha deliberato:

« Di approvare la concessione del detto *tramway*, che, dipartendosi presso il ponte della Gabella a Porta Nuova di Milano e seguendo vie comunali, raggiunge la strada provinciale Vallassina al fabbricato denominato Isola Vittoria, per proseguire sulla stessa strada provinciale fino oltre Giussano al confine della provincia di Como; e così pure di approvare la concessione di una diramazione che dal detto fabbricato della Vittoria abbia a proseguire lungo la strada provinciale verso Milano, attraversando prima il sottopassaggio della ferrovia presso Porta Garibaldi, ed indi il borgo di questo nome, per percorrere poscia, risvoltando a ponente, un breve tratto della strada di circonvallazione e ritornare per la strada comunale di Porta Tenaglia al sottopassaggio suindicato; e tutto ciò in base ai Capitolati generali già approvati ed alle condizioni tutte con

essi stabilite, sia direttamente dalla Deputazione provinciale, sia emergenti dal Capitolato speciale redatto dall'Ufficio tecnico provinciale ».

**Tramway Monza-Casate Nuovo-Monticello-Barzanò.** — La *Perseveranza*, del 3, scrive:

Ieri l'altro, nella casa del nob. Luigi Greppi, si riunì il Comitato promotore del *tramway* Monza-Barzanò, onde deliberare sul da farsi per più facilmente e sicuramente raggiungere lo scopo. Tutti i membri del detto Comitato essendo presenti, la riunione riuscì soddisfacentissima.

Il presidente nob. Luigi Greppi aprì la seduta col dar comunicazione dell'operato del Comitato esecutivo, e del numero delle azioni già sottoscritte privatamente.

Non è lecito ormai porre in dubbio l'esito di questa utile impresa, perchè già più della metà delle azioni occorrenti a costituire il capitale sociale è firmata; il Comitato adunque, animato da un così felice imcominciamento, ha deciso ad unanimità di voti di uscire, fra pochissimi giorni, colla sottoscrizione al pubblico per le rimanenti azioni.

Un *tramway* che ci conduca nella nostra amenissima Brianza è tale impresa, che non può fallire, essendo tanto reclamata dai bisogni del paese; epperò noi facciamo i nostri augurii al concessionario ing. Del Mayno, che ebbe una sì felice idea, ed a tutti gli egregi signori del Comitato, che col loro nome e colla buona volontà concorsero a rendergli facile la via per raggiungere la meta.

**Ferrovie Tremezzina-Porlezza e Luino-Fornasette.** — Nella seduta del 28 novembre, p. p., la Camera dei deputati prendeva a discutere il seguente progetto di legge:

« *Articolo unico.* — È risoluta la Convenzione 5 aprile 1874, approvata colla legge 14 giugno 1874, n. 1957 (serie 2ª) per la concessione della costruzione ed esercizio delle due linee di ferrovia a sezione ridotta, l'una da Tremezzina a Porlezza, l'altra da Luino a Fornasette, a favore dell'ingegnere Clemente Maraini.

« Il Governo del Re è autorizzato a consentire lo svincolo della cauzione depositata a garanzia dell'impresa ».

*Lugli* dice che il suo voto sarà favorevole per le considerazioni speciali che hanno indotto il Ministro dei lavori pubblici a questa Convenzione; però egli chiede se non siano giunte opposizioni di Corpi morali.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici), risponde esponendo i fatti che hanno indotto l'ingegnere Maraini a chiedere la risoluzione della sua Convenzione 5 aprile 1874: primo dei quali fu il rinvio a tempo indefinito della linea del Monte Ceneri.

Queste stesse considerazioni vennero esposte dal ricorrente al Governo del Canton Ticino, il quale aderiva alla domanda della rescissione.

Ora il mantener ferma la Convenzione pel nostro territorio equivarrebbe solamente a far costruire una linea che non ha più ragione di essere.

Il mio predecessore interpellò, sulla domanda Maraini, il Consiglio delle strade ferrate e il Consiglio di Stato, i cui pareri furono favorevoli.

Aggiunge che un precedente esisteva già nella rescissione della Convenzione per la ferrovia da Reggio a Guastalla.

Assicura l'on. Lugli che non è giunto al Ministero nessun reclamo di Corpi morali, e neppure alla Commissione, che egli ha all'uopo interpellata.

*Gabelli* combatte la Convenzione, chiedendo perchè l'Impresa non abbia fatto nulla dal 1874 al 1877, quando per l'articolo 7 della Convenzione doveva cominciare i lavori dopo tre mesi.

Chiede poi se sia vero che la mancanza della linea del Monteceneri pregiudichi l'Impresa a tal punto, da darle il diritto di risolvere la Convenzione.

Dichiarasi poi dolente che il concessionario abbia mandata la domanda di rescissione prima alla Svizzera, che all'Italia.

*Baccarini* (ministro dei lavori pubblici) replica che, sin da poco tempo dopo stipulata la concessione Maraini, era notorio che l'impresa del Gottardo camminava malissimo e non poteva mantenere tutti i suoi impegni: ecco perchè i concessionarii non intrapresero subito l'esecuzione dei lavori.

Questa dev'essere certamente la ragione altresì per cui i precedenti Ministri dei lavori pubblici non credettero di obbligare la Impresa a dare subito principio ai lavori.

Non si attenta poi di affermare non esser vero che la domanda sia stata presentata prima alla Svizzera; ma crede che sia stata presentata contemporaneamente ai due Governi.

Dopo ciò, l'articolo unico è approvato, ed allo scrutinio segreto ottenne voti fav. 165, cont. 81.

**Ferrovie d'accesso al Gottardo ed al Sempione.** — Al Consiglio provinciale di Milano, nella seduta del 29 novembre p. p., in seguito alle comunicazioni dell'on. Bianchi (della Deputazione) circa le pratiche fatte per le ferrovie d'accesso ai valichi del Gottardo e del Sempione, nell'interesse della provincia di Milano, il Presidente propose il seguente ordine del giornò, che venne approvato all'unanimità e per acclamazione:

« Il Consiglio provinciale, udito il dettagliato rapporto della propria Deputazione sulla posizione minacciata alla Provincia e città di Milano dalle ultime proposte della Commissione parlamentare circa al tracciamento delle linee d'accesso ai passi alpini del San Gottardo e del Sempione;

« Udita la lettura di un progetto di petizione che, onde reclamare contro il voto della suddetta Commissione, la Deputazione provinciale intenderebbe di presentare al Parlamento, da esso invocando che, in questione così grave, non abbiano ad essere posposti gli interessi di Milano e del suo territorio;

« Confidando che l'imparzialità e la saggezza della nazionale rappresentanza non permetterà che si arrechi così grave iattura alla nostra Provincia;

« Delibera: di approvare pienamente l'operato della Deputazione provinciale, ringraziandola dello zelo con cui ha sempre vegliato a tutela degli interessi di questa Provincia nelle questioni vitalissime che si collegano al tracciato delle linee d'accesso ai nuovi passi delle Alpi;

« Di approvare e far propria, commendandone i concetti, la progettata petizione da presentarsi all'onorevole Camera dei deputati;

« Di incaricare la propria Deputazione della più sollecita trasmissione della petizione medesima, comunicandone in pari tempo copia al Municipio ed alla Camera di Commercio di Milano, e invitando quelle onorevoli rappresentanze a volersi associare nel comune interessé alla manifestazione di questo Consiglio ».

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — In base al relativo progetto della Direzione della ferrovia del Gottardo, il Consiglio federale ha approvato il programma ed il preventivo per il 7° anno di costruzione del gran tunnel (1° ottobre 1878 al 30 settembre 1879). Il programma prevede al 30 settembre 1879 che la lunghezza della galleria di direzione sarà di m. 14,116.7, la lunghezza del tunnel completo di m. 9,894.0; il preventivo assegna una spesa di fr. 12,304,367,

— Un telegramma da *Berna*, 28, dice che la votazione popolare sulla legge concernente i sussidii federali alla ferrovia del Gottardo ed altre strade ferrate alpine venne fissata al 19 gennaio.

— Si scrive dalla città federale, in data del 23 novembre, al *Bund*:

Oltre le firme per il *referendum* raccolte nel Cantone di Vaud (32,500) e Neuchatel (91), è giunto pure alla Cancelleria federale un certo numero di firme dai Grigioni. Esse non vennero ancora nè constatate, nè contate, ma si parla di circa 5000. Ieri ebbe termine il periodo legale per il *referendum*. In seguito alla verifica delle firme provenienti

da Vaud, che non è ancora completamente terminata, risulta che, malgrado la chiarezza dei dispositivi di legge, un gran numero di esse dovrà esser dichiarato non valevole, poichè spesso tre, quattro, cinque ed anche più firme sono scritte dalla medesima mano, e quindi non possono essere computate che per una sola. Così, per esempio, un sindaco firmò di propria mano (circa 500) per tutta la popolazione avente diritto di voto nella sua Comune. In tali circostanze, è dubbio che Vaud solo abbia raccolto le 30,000 firme necessarie alle petizioni di *referendum* per una votazione popolare.

— Secondo il rapporto mensile presentato dal Dipartimento delle ferrovie, lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di ottobre 1878 era il seguente:

| | | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | settembre | ottobre | settembre | ottobre |
| Galleria di direzione . | m. | 200 5 | 270.8 | 11461.4 | 11732.2 |
| Allargam. della stessa | » | 161.1 | 220.2 | 10170.3 | 10390.5 |
| Calotta . . . . . . . | » | 201 | 177.2 | 8081.1 | 8258.3 |
| Strozzo . . . . . . . | » | 358 6 | 252 | 6697.4 | 6949.4 |
| Vôlta . . . . . . . | » | 366.4 | 2[8.1 | 8745.3 | 8973.4 |
| Piedritti . . . . . . | » | 214.5 | 297.6 | 6175.5 | 6473.1 |
| Tunnel completo con canale e nicchie . . | » | 171 | 131.1 | 5034 | 5165.1 |

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 28.90; dal lato di Airolo m. 12.90; in totale m. 41.80 e in media giornaliera m. 6.

**Ferrovie francesi.** — Col progetto di Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia del Nord, presentata non ha guari alle Camere per l'approvazione, si concede alla detta Compagnia un certo numero di nuove linee che, riunite ad altre linee attualmente esercitate dalla Compagnia stessa, formano un complessivo sviluppo di circa 1200 chil. Tutte queste linee si riuniscono in una terza rete, le spese ed i prodotti della quale daranno luogo ad un conto separato. Le probabili deficienze di questa terza rete verranno coperte mediante i prodotti netti dell'antica e della nuova rete del Nord.

— La Convenzione conchiusa dallo stesso Ministro colla Compagnia dell'Ovest ha per iscopo d'incorporare nella rete d'interesse generale, appartenente alla detta Compagnia: 1° undici linee situate nella regione dell'ovest, e formanti una lunghezza complessiva di 400 chil.: i lavori d'infrastruttura eseguiti dallo Stato sono già al loro termine; 2° varie altre linee, della estensione di 300 chil.: dichiarate di utilità pubblica e la cui dichiarazione di utilità sarà in breve domandata al Parlamento. Questo complesso di 700 chil. darà luogo alla costituzione di una 3.a rete, interamente distinta dall'antica e nuova rete dell'Ovest dal punto di vista finanziario. Un conto speciale sarà aperto per ciascuna di codeste linee, e la Compagnia sarà responsabile verso lo Stato dell'importo dei prodotti, e lo Stato sarà responsabile verso la Compagnia delle spese nei limiti fissati dalla Convenzione.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha poi autorizzato la stessa Compagnia ed aprire all'esercizio, fino dal 20 novembre p. p., i due tronchi che collegano a Rouen, uno la linea di Parigi, l'altro la linea dell'Havre a quella da Rouen ad Amiens.

— Sono incominciati i lavori della ferrovia da Hermes a Beaumont. Questa linea, situata a due leghe da Parigi, sarà una delle prime costruite in Francia collo scartamento d'un metro. Essa avrà una lunghezza di 31 chil., e servirà con 11 Stazioni i Cantoni industriali di Noailles e Neuilly-en-Thelle. L'ammontare delle spese, compreso un materiale mobile completissimo, non ascenderà oltre i 60,000 fr. al chil., mentre una ferrovia a scartamento ordinario, in un terreno così accidentato, non avrebbe costato meno di 200,000 fr.

La Compagnia concessionaria, affatto locale, si è formata col concorso della Compagnia del Nord.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto agli amministratori delle Compagnie ferroviarie una circolare, con cui raccomanda i voti manifestati da più parti al Governo, perchè gli istitutori d'ambo i sessi abbiano a godere sulle ferrovie del favore della tariffa a metà-prezzo, già accordato ad alcune Congregazioni insegnanti; purchè ciò sia conciliabile coi legittimi interessi delle Compagnie, e ben inteso che i richiedenti ne approfittino soltanto nei bisogni del servizio e dietro domanda ufficiale del loro capo gerarchico. È poi ritenuto che cotesta concessione non dovrebbe creare alcun precedente per altre categorie di funzionarii.

**Ferrovie portoghesi** — I giornali portoghesi annunziano il compimento e la inaugurazione del gran ponte di Porto, la cui costruzione fu cominciata nel gennaio 1877.

Questo ponte traversa il Douro, a 5 chil. dall'imboccatura del fiume, con una travata centrale di 160 m. di lunghezza e 61 di altezza, che presenta la forma di un arco, sul quale riposa il piano della ferrovia.

La lunghezza della parte metallica di quest'opera, per la quale non s'impiegò che il ferro e la lamiera, è di 352. m.

# Notizie Diverse

**Strade provinciali** — La *Gazz. Uff.* del 29 novembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto dell'8 mese stesso, preceduto dalla seguente relazione fatta a S. M. dal Ministro del tesoro:

Per proseguire e portare a compimento le opere per costruzione di strade ordinarie, in conformità della legge 30 maggio 1875, n. 2521, il Ministro dei lavori pubblici ha in corso molti appalti distribuiti in varie provincie, ed attende alla prosecuzione degli studii per progetti di strade stabilite dalla legge stessa, affine di provvedere in tempo a nuovi appalti per l'impiego delle somme assegnate nei bilanci successivi sino al 1884.

Il fondo attribuito al corrente esercizio è di L. 1,513,881.05, di cui rimangono disponibili sole lire 60,000 circa, appena sufficiente a soddisfare i pagamenti per impegni presi; e non si può quindi provvedere nell'ultimo bimestre 1878 ai pagamenti dei certificati per lavori già eseguiti, nè a quelli per gli studii dei successivi progetti, lo che darebbe luogo a vivi reclami, specialmente per indennizzi di terreni espropriati, senza dei quali restano sospesi i lavori.

Per evitare tali deplorevoli inconvenienti, necessità vuole che sia messa a disposizione del Ministero dei lavori pubblici la somma di lire 50,000, onde poter far fronte almeno alle più urgenti emergenze del corrente anno.

Ciò stante, il riferente, valendosi della facoltà concessa dall'art. 32 delle legge di Contabilità generale, ed in conformità alla deliberazione del Consiglio dei ministri, ha l'onore di sottoporre alla firma di V. M. il seguente decreto, autorizzante il prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* della suddetta somma di lire 50,000, da portarsi in aumento al capitolo num. 85, *Costruzione di strade provinciali nelle provincie più deficienti di viabilità*, del bilancio definitivo di previsione 1878 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Bonificamento dell'Agro Romano** — La Camera dei deputati, nelle sedute del 29 e 30 novembre p. p., discusse ed approvò il progetto di legge, già approvato dal Senato di propria iniziativa, per il bonificamento dell'Agro Romano, in base alla dotta relazione dell'on. Baccelli, di cui abbiamo già parlato.

Nella discussione generale il ministro Baccarini, accettando tutte le modificazioni proposte dalla Commissione, parlò delle spese occorrenti per le opere idrauliche e per le opere agricole, e disse che la spesa complessiva del progetto sarebbe di circa 16 o 18 milioni, cioè 4 per opere idrauliche, gli altri per opere agricole. Resta a vedere in quanti anni si debba ripartire; ma, per presto che si voglia fare, non ci vorranno meno di tre o quattro anni per i lavori idraulici e cinque o sei per gli agricoli.

Dovrà dunque ripartirsi la spesa in non meno di 10 o 12 anni.

**Laguna veneta**. — La Camera dei deputati, nella seduta del 26 novembre p. p., approvò senza osservazioni il progetto di Convenzione per lo scavo dei canali maggiori della Laguna Veneta. Il progetto di legge è del seguente tenore:

« *Art.* 1. È autorizzata la maggiore spesa di lire centocinquantamila (150,000), oltre gl'interessi su questa somma in ragione del 5 per cento a decorrere dal 1° giugno 1878, per soddisfare il credito dell'Impresa Scarpa, rappresentata dal signor Giovanni Busetto detto Fisola, risultante dalla transazione stabilita il 3 settembre 1877 tra il Ministro dei lavori pubblici ed il detto Fisola, quale rappresentante dell'Impresa Scarpa suacennata, a totale tacitazione dei crediti di quest'ultima verso l'Amministrazione pei lavori di scavo dei grandi canali della Laguna di Venezia, di cui al contratto 13 maggio 1868.

« *Art.* 2. La detta maggiore spesa sarà prelevata dal fondo per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo 97 del bilancio della spesa pel 1878 del Ministero del tesoro, e portata in aumento al capitolo 262 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'anno stesso 1878 ».

**Museo Industriale Italiano** La *Gazz. Uff.* del 30 novembre p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 10 detto mese, preceduto dalla seguente relazione del Ministro del tesoro:

Alla Esposizione universale di Parigi venne fatto acquisto di macchine, utensili e prodotti, conformi ai più recenti progressi delle industrie, imitando in ciò gli Stati più civili, i quali hanno rivolto ad analoghi scopi somme considerevoli. Tali oggetti sono destinati ad arricchire le collezioni del Regio Museo industriale italiano a Torino, pel quale si ottennero, nella stessa Esposizione, doni importanti di oggetti scientifici di qualche valore.

Conviene ora provvedere alle spese occorrenti per acquisto, trasporto e collocamento degli oggetti medesimi; ma, siccome il fondo per la dotazione di detto Museo, stanziato sul bilancio dell'istruzione pubblica, non può sopportare le maggiori spese dipendenti dai fatti sopra accennati, così fa d'uopo ricorrere al fondo per le *Spese impreviste.*

Il riferente quindi, valendosi della facoltà concessa dall'articolo 32 della legge di Contabilità generale ed in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei Ministri, rassegna alla firma di V. M. il seguente decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le *Spese impreviste* di lire 14,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 25 septies, *Insegnamento industriale e professionale* (*Spese varie*), del bilancio definitivo 1878 pel Ministero dell'istruzione pubblica.

(Segue il R. Decreto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

**Lavori edilizzii in Roma** — Nella riunione del del Consiglio comunale tenutasi la sera di giovedì, venne in discussione la nuova Convenzione stipulata dal sindaco Ruspoli col principe D. Alessandro Torlonia per una modificazione al tracciato già fatto per il compimento della Via Nazionale.

Dopo una vivace discussione, alla quale presero parte varii consiglieri, il consigliere Vitelleschi propose la sospensiva, che venne accettata, a patto che, non potendosi ottenere dal principe nessuna ulteriore concessione, le cose resterebbero nello stato attuale, e la strada verrebbe terminata secondo il presente tracciato.

**Luce elettrica a Roma** — Leggesi nella *Libertà* del 2:

Come avevamo annunziato, ieri sera ha avuto luogo l'esperimento dell'illuminazione elettrica in Piazza Colonna dopo d'aver spento i fanali del gas. L'effetto è stato sorprendente: quella luce chiara, calma, viva, non disturbata da altri lumi, illuminava a profusione la piazza ed i monumenti, facendone risaltare i particolari con un effetto bellissimo.

L'esperimento dunque è pienamente riuscito, e non vi era a dubitare che non riuscisse.

Ora resta a risolversi il problema dal lato economico, ma a ciò devono provvedere le Società interessate e dimostrare col fatto che, oltre una maggiore intensità di luce si ottiene colla illuminazione elettrica il 30 0[0] di economia sul gas.

**L'illuminazione elettrica in Russia**. — Delle esperienze d'illuminazione elettrica furono fatte ultimamente in diverse città della Russia.

A Cronstadt si esperimentò la luce elettrica sopra una fregata, che, mediante il suo solco luminoso, servì di guida per tutta la notte ad un yacht a vapore, sul quale vi era S. A. I. il grande ammiraglio.

Il Club della marina e la Biblioteca, del pari che il nuovo Palazzo d'ammiragliato a Cronstadt furono pure illuminati a luce elettrica, in occasione della visita del granduca. Il *Journal de Saint-Petersbourg* annunzia che fra breve, in tutti quei stabilimenti l'illuminazione a gaz verrà sostituita dall'illuminazione elettrica secondo il sistema Jablochkow.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Dei valori ferroviarii poco si trattò e poco si fece nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali si aggirarono sul 347 a 347.50; ferme le Obbligazioni relative a 256 e 256.50; i Boni a 581.

Le Sarde, della serie A, si tennero fra il 253.75 a 254; la serie B, tra il 257 a 257.50. — Le Pontebbane tra il 396.50 a 397; l'Alta Italia a 266.

A Parigi, uguale freddezza per le Lombarde, negoziate a 151 circa; per le Obbligazioni relative a 242 e 243; per le Vittorio Emanuele a 244 e 241; per le Azioni ferrovie Romane a 73 e 72.50; per le Obbligazioni a 273 circa.

## ESTRAZIONI

**Prestito a premii della città di Barletta.** — 41ª Estrazione del 20 novembre.

*Obbligazioni rimborsabili in L. 100 caduna.*

Serie 2238 — dal N. 1 al 50

*Obbligazioni premiate:*

| Serie | N. | L. | Serie | N. | L. |
|---|---|---|---|---|---|
| Serie 2100 | N. 12 | L. 50,000 | Serie 5411 | N. 23 | L. 1000 |
| » 817 | N. 28 | L. 500 | » 3458 | N. 13 | L. 500 |
| » 3685 | N. 46 | L. 400 | » 5269 | N. 38 | L. 400 |

*Premii da L. 300.*

Serie 3321 N. 46 Serie 3514 N. 35 Serie 3531 N. 38

*Premii da L. 100.*

| S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. | S. | N. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 437 | 2 | 698 | 18 | 718 | 17 | 985 | 9 | 992 | 46 | 1225 | 2 |
| 1320 | 46 | 1333 | 47 | 1601 | 24 | 2161 | 33 | 2495 | 23 | 3959 | 27 |
| 4426 | 36 | 4506 | 41 | 4632 | 50 | 4793 | 41 | 4881 | 30 | 5078 | 35 |
| 5325 | 40 | 5707 | 22 | 5800 | 14. | | | | | | |

(Seguono i premii da L. 50.

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 20 maggio 1879 in poi, sotto deduzione delle relative tasse, a Barletta dalla Cassa Comunale.

Il Municipio paga i suddetti premii e rimborsi prontamente, sotto sconto del 6 0[0] all'anno.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione si farà il 20 febbraio 1879 col primo premio di L. 100.000.

CONVOCAZIONI

**Ferrovia d'Ivrea.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 14 corr. in Torino (via Bogino, 25) per deliberare sulla proposta di proroga del termine fissato per la concessione di sussidio alla ferrovia Ivrea-Aosta.

**Banca Romana.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 18 corrente in Roma (sede sociale), per le nomine del governatore e sottogovernatore, per la nomine dei censori e dei reggenti, in luogo degli uscenti per turno.

**Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 19 dicembre p. v. in Firenze (piazza del Duomo, 15).

**Banca Generale.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 21 corr. in Roma (sede sociale), per deliberare sopra proposta di modificazioni allo statuto sociale.

**Società anonima di Fiumicino per la ferrovia, terreni e bagni.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 21 corr., in Roma (via della Mercede, 50), per deliberare sulla proposta di modificazioni allo statuto sociale, per discussione del progetto di contratto 1876, per deliberare sullo scioglimento della Società, e per la nomina dei liquidatori, od altrimenti per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione.

# Avvisi d'Asta

— Il 9 corrente, presso la Prefettura di Chieti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di completamento del 3° tronco della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso S. Buono, della lunghezza di m. 2786.50, per la presunta somma di L. 86,860. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di Torino, si terrà un'asta per la provvista di chilog. 28,380 di ottone in lastre, per l'importo complessivo di L. 79,464. Consegna alla Direzione medesima entro 45 giorni. Deposito L. 8000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Cassia-Sutrina da Vetralla alla nazionale Cassia presso Monterosi, per l'annuo canone di L. 11,001.23. Manutenziane dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 700 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 1100 idem o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Deputazioue suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Cassia-Orvietana da Montefiascone al confine di Orvieto, per l'annuo canone di L. 4837.88. Manutenzione da 1ª gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 500 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 500 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 12 detto, presso la Direzione d'artiglieria del Laboratorio di Torino, si accettano le offerte di ribasso per la provvista di 32,000 chilog. di piombo in pani, in diminuzione dell'importo di 19,200, ribassato del 3.15 p. 0[0 nel precedente incanto. Consegna alla Direzione suddetta entro 20 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione di artiglieria di Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chilog. 20,000 di ottone in lamiera mezzana per l'importo di L. 62,000. Consegna alla Direzione medesima in due rate da 10,000 chil., la prima entro 30 giorni, la 2ª entro il 60.° Deposito L. 6200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1°) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Aurelia (tronco IV) da Viterbo al confine con Monte Romano, per l'annuo canone di L. 9497.06. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinnle L. 680 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 950 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sanremo, si ttrrà un'asta per l'appalto della costruzioue della strada carreggiabile Berigo, dalla piazza S. Bernardo al ponte Foce, per l'importo di L. 45,717.99. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito interinale L. 4500 in denaro o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada provinciale Palermo-Messina per Catania, compreso tra la milliaria 53 e la Barriera della Noce, della lunghezza di m. 42,295, per l'annuo canone di lire 43,190. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezzannata del canone deliberato, id.

— Il 14 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici suddetto e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco di strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra Piazza Armerina ed il ponte Gigliotto. della lunghezza di m. 14,033 per la presunta annua somma di L. 24,600. Manutenzione dal 1ª aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per la costruzione di due magazzini per ricovero di materiale d'artiglieria e di una tettoia per laboratorii nella regione Palliari presso Spezia. per l'importo di P. 305,000. Lavori da eseguire entro 450 giorni. Deposito L. 30,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Veroli (prov. di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Veroli-Scannacapra, per l'importo di L. 45,161.91. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito L. 4000 in valuta legale.

-- Sino al mezzodì del 16 detto mese, presso la Direzione delle Ferrovie Meridionali, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della provvista e collocamento di 6 travate in ferro sulla ferrovia Taranto-Reggio. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, prasso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione, del tronco di strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Calnisetta e Caltagirone. della lunghezza di m. 16,464 per la presunta annua somma di L. 20,990. Manutenzione dal 1ª aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

43ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| **RETE ADRIATICA E TIRRENA** | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 470,395.87 | 325.51 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 421,970.89 | 291.82 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 48,424.98 | + 33.49 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 16,840,778.55 | 11646.46 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 18,154,766.23 | 12555.16 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,313,987.68 | — 908.70 |
| **RETE CALABRO-SICULA** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 152,176.30 | 132,67 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 147,743.98 | 130.75 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 4,432.32 | + 1.92 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,145,07 | 6,091,896.94 | 5,320.11 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,098.31 | 5,919,006.85 | 5,289.20 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 46.76 | + 172,890.09 | — 69.09 |

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di ottobre* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . | 37,913.48 | 15,998.65 | 10,887.00 |
| Piccola Velocità . . . . . . . | 4,879.25 | 333.70 | 2,991.25 |
| Totali . . . | 42,792.73 | 16,332.35 | 13,878,25 |

## Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 488,962.03 | 15,386.31 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 509,026.08 | 16,124.66 |
| Differenza ( in più . . . | — | — | — |
| Differenza ( in meno . . . | — | 20,064.05 | 738.35 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 settem. 1878 . | 1,652 | 18,710,814.48 | 15,961.56 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 19,681,463.97 | 16,850.79 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 970,649.49 | 889.23 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952.46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

## ANNUNZI

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all'acquisto di *Diecimila* metri lineari di *Tela olona*, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero eseguire tale fornitura.

La Tela Olona da fornirsi deve esser grave e ben compatta e di tutta canapa, ed i concorrenti dovranno rimettere, unitamente all'Offerta, un campione di detto tessuto indicando l'altezza di ogni telo ed il peso per ogni m. q.

La consegna dovrà esser fatta in tre volte e cioè una prima partita di 4000 metri entro i due mesi immediatamente successivi alla ordinazione: una seconda partita di 3000 metri tre mesi dopo la prima consegna ed il saldo della fornitura tre mesi dopo la seconda consegna, in modo che l'intera quantità dovrà esser ricevuta entro otto mesi dalla data dell'ordinazione.

Il ricevimento di questo tessuto avrà luogo nel Magazzino Sociale posto in Firenze, presso Porta al Prato.

Le partite che venissero dichiarate non accettabili dalla Commissione di Collaudo, dovranno essere immediatamente esportate dal Magazzino Sociale, a cura e spese del fornitore.

L' offerta, suggellata, e coll'indicazione esterna: *Offerta per fornitura di Tela Olona*, dovrà pervenire alla Direzione Generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 10 del mese di Dicembre prossimo venturo.

Per concorrere non si chiede deposito, ma l'Aggiudicatario dovrà eseguirne uno nella Cassa Sociale di L. 1000 (mille) in biglietti di Banca o in Cartelle del Debito Pubblico, a garanzia della regolare esecuzione del Contratto.

I pagamenti saranno fatti dalla Cassa Sociale di Firenze per ogni singola partita appena sarà stata regolarmente accettata.

L'amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto minor prezzo e può anche rifiutare tutte le offerte, volendo su tale riguardo rimanere perfettamente libera.

*Firenze*, 23 *novembre* 1878.

**LA DIREZIONE GENERALE.**

# REVOLVERS, REVOLVERS, REVOLVERS

## FUCILI DA CACCIA

Per le strenne non si possono fare dei regali migliori e nel medesimo tempo più utili delle armi, e di più se si ha l'occasione come questa, di procurarsele a prezzi veramente eccezionali e d'una qualità senza pari.

La nostra grande manifattura a Providence, R. J., è conosciuta da molti anni in tutta l'Europa per l'eccellenza e la superiorità dei suoi prodotti, che saranno spediti dalla nostra succursale di Liverpool ai prezzi qui sotto e ad ogni indirizzo, franco a domicilio contro l'invio dell'importo per mandato di posta, cheque di Banca o in denaro in lettera raccomandata, (la posta inglese non inviando mercanzia contro rimborso all'estero).

Ogni oggetto è accompagnato da nostra garanzia per due anni e noi ci obblighiamo di restituire il denaro pagato per qualsiasi mercanzia che non dia la soddisfazione più completa.

## PREZZI CORRENTI

| Articolo | Prezzo |
|---|---|
| Revolvers a 6 colpi, sistema Lefaucheux, in ebano scolpito | F. 5 — |
| » » » » » avorio | » 8 — |
| » » » » » » incrostato | » 9 — |
| » » » Buldog, fuoco centrale in ebano | » 10 — |
| » » » » » » » avorio | » 12.50 |
| » 7 colpi, » Smith Wesson con estrattore automatico | » 19 — |
| » » » Smith Wesson con estrattore automatico argentato | » 24 — |
| » » » Rosenzi con estrattore automatico, che si apre intieramente senza chiave, sistema il più ingegnoso conosciuto, con incrostazione in oro | » 30 — |
| Carabine Flobert da tiro, per Società, 6 mm., in noce scolpita | » 18.50 |
| » » » » 8 » » ebano | » 22 — |
| Fucili da caccia a due canne a bacchetta; 80 centim. calibro 16 a 20 (a scelta), vere camere, vere *rubans* inglesi incisi con soggetti da caccia | » 28.50 |
| » » doppio Lefaucheux | » 34.50 |
| » » veri *rubans* moirè doppia chiave unita | » 42.50 |
| » » doppio Lefaucheux, canne 80 centim., damasco Bernard, doppia chiave, sottoguardia inglese, incisione incrostata | » 87.50 |
| » » doppia percussione centrale, veri *rubans* Bernard, doppia chiave, sistema Reyly, con incisioni di soggetti da caccia e filetto d'oro, con foratura Choke Bore detta americana, fucile il più magnifico che esista | » 122.50 |

Ogni arma è in un astuccio di cuoio e garantita per la durata di 2 anni.

**E. H. ROSENZI e C.**

17, Brunswick Street, Liverpool (Angleterre).

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Dovendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 150,000 di amido per le Manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno dal primo gennaio al 31 dicembre 1879, stipulando regolare contratto o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso, e cioè:

**LOTTO 1.°**

| | | |
|---|---|---|
| Torino | Chilog. | 9,000 |
| Sestri | » | 5,000 |
| Cagliari | » | 1,000 |
| Milano | » | 8,000 |
| Bologna | » | 8,000 |
| Parma | » | 2,000 |
| Modena | » | 4,000 |
| Venezia | » | 17,000 |
| | Chilog. | 54,000 |

**LOTTO 2.°**

| | | |
|---|---|---|
| Napoli | Chilog. | 26,000 |
| Chiaravalle | » | 6,000 |
| Roma | » | 14,000 |
| | Chilog. | 46,000 |

**LOTTO 3.°**

| | | |
|---|---|---|
| Firenze | Chilog. | 25,000 |
| Lucca | » | 25,000 |
| | Chilog. | 50,000 |

Il campione dell'amido ed il capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 78, Uffizio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso l'Uffizio suddetto d'Economato, in piego suggellato, al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 10 dicembre 1878, colla indicazione sull'indirizzo: — *Offerta per fornitura d'amido* — avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

*a)* Essere stese in carta da bollo da lira 1, e redatte in conformità del modello anneso al capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo, o dei prezzi richiesti;

*b)* Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

*c)* Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma corrispondente al 5 per cento del valore della fornitura che potrà essere fatto in contanti, o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valor nominale;

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura, o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

*d)* Indicare il prezzo per chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatarii saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva, eseguendo la cauzione definitiva.

Le spese del contratto, bolli e registro saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri; sarà, di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, il 16 novembre 1878.

*Il Consigliere d'amministrazione*
A. DI COSSILLA.

*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabbato 7 dicembre prossimo, alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione Provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per anni sei a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della Strada provinciale N. 13 Torino-Lanzo, della lunghezza di metri 29,363, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 34,113.83.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio Tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'Incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio Tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno 18 dicembre suddetto a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell' importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito Pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione Provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo Incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 22 novembre* 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 11 Dicembre 1878 N.° 50.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le nuove costruzioni ferroviarie. Ordinamento amministrativo* (Continuazione) — *Esposizione Universale di Parigi nel* 1878. *Le Officine del Creusot* (Continuazione e fine) — *Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

### ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO

(*Continuazione* — V. N. 49).

§ 2. — *Costruzione delle ferrovie e concorso degli enti interessati.*

Molteplici ed importanti modificazioni vennero apportate dalla Giunta a quella parte del progetto di legge che regola la costruzione delle ferrovie, e le modalità del concorso dei varii enti alla spesa.

Siccome, per altro, tali modificazioni furono adottate dopo lungo e maturo esame, ci facciamo un dovere di sottoporvi le considerazioni alle quali attingemmo il nostro convincimento, nella speranza che voi, riconoscendone l'opportunità, le sanzionerete col vostro voto.

Il progetto di legge presentato dal Ministero prende le mosse dal concetto che lo Stato costruisca direttamente le linee d'interesse internazionale, e le nazionali di primo e second'ordine, sempre che per queste ultime i Comuni e le Provincie abbiano preso formale impegno pel pagamento del decimo o del quinto del prezzo di costruzione: rata dalla legge messa a loro carico, a titolo di quota di concorso.

Ciò stante, l'obbligo o la facoltà della costruzione concessa allo Stato si limita in modo assoluto alle linee della 1ª categoria, ed in modo relativo a quelle della 2ª e della 3.ª

Per le altre linee, cioè per quelle della 4ª e 5ª categoria, i termini sono invertiti: l'ente interessato diventa l'intraprenditore dei lavori, e lo Stato non assume altro obbligo all'infuori del concorso promesso.

E diciamo studiatamente l'intraprenditore dei lavori, imperocchè la proprietà delle ferrovie non si consolida nelle mani dell'ente costruttore, ma, collaudate appena le opere, passa in quelle dello Stato, il quale assume l'esercizio delle linee.

Questo diritto alla proprietà delle linee costruite in parte con denaro delle Provincie, venne sancito dall'articolo 14 del progetto ministeriale, e mantenuto dalla vostra Commissione col suo articolo 13. Esso trova la ragione di essere, non solo nel largo concorso dello Stato nelle spese di costruzione, ben vero nelle difficoltà che porta seco l'obbligo dell'esercizio, le quali sarebbero tante e sì gravi, da rendere inattuabile la costruzione di molte linee.

L'esperienza, infatti, c'insegna che molte linee ferrate sarebbero state in questi 18 anni del nostro risorgimento costruite da Provincie e Comuni a totali loro spese, se avessero potuto sottrarsi all'onere dello esercizio.

Certo, non per tutte le linee l'esercizio sarà passivo fin da principio; ma una legge come quella che ci sta dinanzi, doveva ispirarsi a concetti generali, nè poteva ideare e scrivere una serie infinita d'eccezioni.

Per queste considerazioni, abbiamo senza osservazioni o commenti accettato il principio della devoluzione della proprietà allo Stato. Ma questo principio appunto ci ha fornito uno dei più poderosi argomenti per introdurre le modificazioni di cui andiamo discorrendo.

Diffatti, dal momento in cui lo Stato deve divenire il proprietario delle nuove ferrovie, di qualunque natura esse siano, e dovrà esercitarle o farle esercitare a suo rischio e pericolo, egli ha interesse di averle bene e solidamente costrutte per non andare incontro a continue ed ingenti spese di manutenzione straordinaria, ad opere di consolidamento, od a ripari di manufatti imperfettamente eseguiti.

D'altro canto, l'ente concessionario, il quale vede cessare la propria responsabilità col collaudo delle opere e la relativa consegna, è spinto ad economizzare quanto più può nella spesa di costruzione.

Da ciò contrasti ed urti senza fine, ritardi e liti ingiustificate, atti di autorità che si traducono in prepotenza del più forte, e come risultato finale la diffidenza e la recriminazione da un lato, il rimpianto e la recriminazione dall'altro.

Non può quindi desiderarsi che simili cose avvengano, perciocchè produrrebbero sempre una perdita di capitali e di tempo, sia nel caso della imperfezione dei lavori od in quello dell'esagerazione della loro perfezione.

E non val meglio vivere senza attriti, senza contrasti, facendo sì che colui che deve avere la responsabilità dell'esercizio e della manutenzione della via abbia quella della costruzione?

Alla vostra Giunta venne spontanea la risposta a cotesta interrogazione, ed essa senza esitare la diede.

Ma v'ha di più. La costruzione affidata allo Stato riesce, oltrecchè più solida, meno dispendiosa. Ed invero, lo Stato possiede un illuminato ed esteso Corpo d'ingegneri, già pratico dello andamento dei lavori di costruzione e in contatto con una serie grandissima d'intraprenditori di opere, di cui conosce il carattere morale e la capacità tecnica, e può quindi ripromettersi buoni e pronti lavori.

Evitando il sistema delle concessioni, viene inoltre a risparmiarsi il personale controllante, o, come suol chiamarsi, dei Commissariati, che dovrebbe necessariamente stabilirsi su ogni linea, quando prevalesse il principio vagheggiato dal progetto ministeriale.

Tutto ciò costituisce, senza dubbio, quel risparmio di spesa di cui abbiamo parlato, il quale sopra una ingente massa di lavori non può essere di poco momento.

Per altro, perchè adoperare due sistemi e non lo stesso principio, tanto per le linee della 2ª e 3ª categoria, quanto per quelle della 4ª e 5ª?

A parte la maggiore o minore importanza dei tracciati, la quale è grandemente discutibile (non potendosi negare che anche fra le linee della 4ª categoria se ne trovino delle importantissime), la differenza consiste nella maggiore o minore estensione del concorso. Ma questa differenza non può giustificare la varietà del trattamento in cosa cotanto rilevante.

Senza più oltre dilungarci su questo argomento, noi siamo convinti che tanto voi, quanto il Governo, accoglierete codeste ragioni, le quali non ad altro mirano che alla formazione di una legge, la quale possa procedere con unità di concetto e parità di trattamento alla meta cui tende: meta che per noi è la base della prosperità e della ricchezza futura della Nazione.

Consentito che la costruzione delle ferrovie sia assunta dallo Stato, e che egli debba apparecchiare personale e mezzi per condurre le opere a compimento, bisognava determinare fino a che punto questi sforzi e queste preparazioni potessero essere arrestati dagli amministratori delle Provincie e dei Comuni, in vista di calcoli mal fatti e di economie ingiustificabili.

Se la disposizione dell'art. 6 del progetto ministeriale avesse dovuto sussistere, la conseguenza naturale di questa esistenza sarebbe stata che una Procincia o Consorzio avrebbe avuto la facoltà di arrestare l'esecuzione di una ferrovia, sia ritardando la somministrazione del 1[10 o 2[10 della spesa, che negandosi assolutamente a farla.

Questa resistenza o ritrosìa, come dir si voglia, non avrebbe mancato di produrre le più strane conseguenze, delle quali ci permettiamo d'indicare le principali.

E primieramente, le linee comprese nella 2ª e 3ª categoria, essendo linee d'importanza nazionale, non possono venire trascurate pel volere di chicchessia; molto meno poi d'una Provincia cointeressata alla costruzione, per malinteso spirito d'economia.

Forse si potrà obbiettare che tali linee dovrebbero essere costruite intieramente dallo Stato; ma, quando si è riconosciuta l'utilità del principio dello sforzo comune fra Stato ed enti minori; quando questo principio venne sancito con questo progetto di legge, in vista di una serie di considerazioni che qui sarebbe fuori luogo ripetere, anche perchè esistono nell'animo e nella mente di tutti; non era conveniente che il carattere di generalità o di nazionalità venisse compromesso dal volere dei pochi.

Ciò ci condusse a stabilire l'obbligatorietà del concorso per tutte quelle vie, le quali interessano direttamente la nazione; l'esecuzione delle quali non sapremmo abbandonare senza compromettere militarmente, politicamente ed economicamente il civile consorzio.

L'obbligo sorge spontaneo in una nazione civile, quante volte dalla mancanza dei doveri che incombono ai singoli, può venire danno alla collettività. In questi casi, la prescrizione limitativa del diritto naturale è legittima, anche quando questa limitazione arrechi una lesione agl'interessi dei pochi; purchè produca un reale vantaggio alla universalità del Consorzio. Può e deve ammettersi che il Consorzio stesso abbia, a sua volta, il dovere di riparare al danno arrecato a pochi, quando assume l'aspetto di una ingiustizia, o eccede i confini del ragionevole; ma non potrà mai ammettersi che questi abbiamo il diritto di arrestare e limitare gli effetti che i molti si ripromettono da una legge benefica.

Chi dice Consorzio, poi, dice imperio delle maggioranze sopra le minoranze restìe; poichè un Consorzio viene a stabilirsi, per questa legge, fra lo Stato e gli enti minori, non è giusto che i Comuni e le Provincie possano sottrarsi a piacimento agli obblighi loro.

Il principio della obbligatorietà è dunque, secondo noi, legittimo, anzi era stato ammesso già nel progetto ministeriale con l'articolo 8. Perchè dunque ci rifiuteremmo a trarne le legittime conseguenze e ad applicarlo razionalmente nei casi identici?

Pertanto spetterà allo Stato il diritto ed il dovere di costruire le vie ferrate, e sarà dovere dei Comuni e delle Provincie di concorrere obbligatoriamente alle spese nella misura loro assegnata, se dipendono dalla 2ª o 3ª categoria. Questo concorso trova largo compenso nella esistenza della ferrovia medesima e nei più immediati e diretti servizii che rende allo sviluppo economico ed industriale della località che ne è attraversata.

Se questo principio non trova contradditori quando si tratta di ferrovie con carattere nazionale, diverrebbe ingiusto ed esoso, ove si applicasse alle ferrovie d'interesse interprovinciale o locale.

Egli è per questo che, pur ammettendo il dovere nello Stato di costruire le linee appartenenti alla 4ª e 5ª categoria, per le ragioni ampiamente svolte poco prima, la vostra Commissione ha dovuto riconoscere che la libertà d'iniziativa doveva questa volta essere lasciata alla maggioranza degli enti consorziati; e che lo Stato fosse tenuto alla costruzione, allora solo che gli enti interessati avessero raccolti e messi a sua disposizione i fondi necessarii al loro contributo nei limiti di tempo designati dalla legge.

Ma, a questo punto, una nuova questione si affacciava.

Ammesso che tutti i Consorzii, si diceva, stanziassero allo stesso tempo i fondi indispensabili e chiedessero la priorità della ferrovia alla quale sono interessati, come dovrebbe lo Stato regolarsi per soddisfare alle loro legittime esigenze, dal momento che il capitale da spendere annualmente è determinato e limitato per legge?

La difficoltà è grave, non lo neghiamo, ma non così da non prestarsi ad una plausibile soluzione.

E prima di tutto, l'articolo 26 del progetto di legge, riconosciuto accettevole dalla vostra Commissione, stabilisce la somma di cui il Governo può disporre annualmente per le ferrovie di cadaun gruppo o categoria, nei confini della annualità collettivamente assegnata. È evidente quindi che lo Stato non possa allontanarsi da questi limiti, e non è strano, di conseguenza, che ciò venga riconfermato chiaramente in uno degli articoli che alla costruzione obbligatoria delle ferrovie provvede.

Ma, se restano in tal modo eliminate le difficoltà collettive, sorgono invece le difficoltà speciali, giacchè bisogna trovare la norma per determinare quali linee nello stesso gruppo debbono avere la precedenza.

Affine di giungere a tale determinazione, pare a noi che tre elementi debbano essere consultati.

Ed in primo luogo, l'importanza relativa delle linee, di cui deve essere giudice ed arbitro il Governo d'un gran paese, sì perchè meglio alla portata di giudicare delle necessità nazionale e prevedere quali ferrovie potrebbero in un prossimo avvenire tutelare meglio gli interessi economici, commerciali e militari della nazione.

In secondo luogo, quei santi principii di giustizia distributiva, di cui abbiamo parlato al § 4 del Capitolo primo, i quali trovano la loro base nei prospetti statistici da noi alligati alla presente relazione.

Finalmente, la solerzia dimostrata dagli interessati nel chiedere il benefizio della costruzione e nel destinare i fondi indispensabili pel contributo.

Ma, volendo premiare il coraggio e l'avvedutezza dei buoni ed oculati amministratori, la Commissione ammise una eccezione alle regole enumerate, la quale non arreca punto maggiore aggravio allo Stato, e può in taluni casi essere adeguato compenso ai sacrifizii che una Provincia

volesse imporsi in prospettiva d'un bene maggiore ed immediato.

Fu quindi unanimemente consentito che avessero diritto alla priorità tutti quegli enti i quali, per le linee cui sono interessati, approntassero allo Stato, non solo la quota loro spettante, ma altresì il capitale che dovrebbe essere erogato dallo Stato medesimo.

In tali casi, la quota anticipata verrebbe rimborsata, senza frutti, all'ente che ne avesse fatto lo anticipo, in quel periodo di tempo nel quale la costruzione della linea avrebbe dovuto avere luogo, quando l'anticipazione ora detta non fosse stata fatta.

Qui non è fuori proposito di ricordare come varie proposte furono fatte nel seno della Giunta per determinare il modo ed il tempo del pagamento delle quote di concorso dovute dagli enti interessati, e come alcuno desiderasse che si fosse generalizzato il termine di 20 anni concesso per il pagamento del 1/10 delle linee della 2ª categoria. Ma, siccome le ragioni addotte in questa occasione si riattaccano più specialmente al progetto finanziario, così ne discorreremo al capitolo III (*).

Per ora ci basta farvi rilevare che le suddette proposte vennero a grande maggioranza dalla Giunta respinte.

Conseguentemente, a tutte le cose dette furono adottate le norme per la valutazione, lo stanziamento in bilancio, ed il pagamento delle quote dovute dagli enti interessati; e vennero concretate le modificazioni apportate agli articoli 3, 4, 5, 6, 7, 10, 11, 12, 13, 14 e 15 del progetto ministeriale.

I suddetti articoli, per la soppressione dell'articolo 6, prendono nel nostro progetto i numeri 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 13 e 14.

A questi dunque vi rimandiamo, con preghiera di volerli approvare. (*Continua*)

(*) Vedi *Monitore* N. 48 a. c.

## ESPOSIZIONE UNIVERSALE DI PARIGI nel 1878

### LE OFFICINE DEL CREUSOT

*(Continuazione e fine — V. N. 49)*

Le numerose commissioni dell'artiglieria francese indussero il Creusot ad attrezzarsi, come fu già detto, onde soddisfare a tutti i bisogni speciali di detta arma. I campioni esposti avevano infatti rapporto a bocche da fuoco di uso e dimensioni diverse. Vedevansi quindi successivamente tubi in acciaio per bocche da fuoco di grosso calibro, di difesa e da campagna. Uno di questi tubi, destinato all'allestimento dei pezzi di grosso calibro, presentava le seguenti dimensioni: diametro interno m. 0.75, lunghezza m. 11, peso 38,000 chilogrammi. Alcuni campioni di questi tubi furono spaccati, onde far vedere la grana fina ed omogenea del metallo.

Come pezzi accessorii dell'artiglieria, il Creusot espose dei cerchi ad orecchioni in acciaio pudellato ed in acciaio fuso, per cannoni da millim. 240 e da millim. 90.

Finalmente questa parte dell'Esposizione era completata col *truck*, costrutto dal Creusot pel trasporto delle bocche da fuoco fino al peso di 120 tonnellate, per conto della Direzione d'Artiglieria della Fonderia di Torino e collocato dietro al padiglione.

Esso è essenzialmente composto d'un ponte in ferro sorretto da due carrelli a 6 assi caduno, articolati per mezzo di due maschi d'acciaio. Ogni carrello può servire separatamente al trasporto di bocche da fuoco od altro, sino al peso di 65 tonnellate. La lunghezza totale del *truck* fra i respintori è di m. 21.57. Il carico d'ogni asse, quando il carro si trova caricato con un cannone da 120 tonn., è solamente di 14,000 chilogrammi. Le articolazioni di questo veicolo sono così abilmente disposte, che esso può circolare comodamente su binarii che presentano delle curve *minime* di m. 120 di raggio.

Il carro esposto portava un modello in legno del cannone da cent. 45 *Rosset*, del peso di 100 tonn., in costruzione alla Fonderia di Torino, diretta dal colonnello cav. E. Giovannetti. Il corpo del cannone è di ghisa lombarda; in quanto ai cerchi, essi sono in acciaio fuso fabbricati dalle Officine del Creusot.

Le *corazze* per bastimenti diedero luogo a numerose prove: il Creusot le fabbrica ora con un metallo speciale, al quale si diede il nome di *metallo Schneider*. La maggior parte dei campioni esposti erano piastre di corazzatura destinate alla Marina italiana Queste piastre, provate a Spezia nell'ottobre 1876, diedero i risultati più soddisfacenti, come si poteva riconoscere sfogliando l'*Album* speciale di quelle esperienze di tiro.

Dobbiamo soprattutto segnalare, come esempio di corazza, una piastra destinata alla torre d'una nave. Quest'enorme pezzo di m. 4.20 su 2.60 aveva uno spessore di m. 0.80, e pesava 65,000 chilogrammi.

La fissazione delle corazze alla murata delle navi si fa con due sistemi, pei quali i sigg. Schneider e Comp. sono patentati. Il primo consiste in una chiavardatura ingegnosissima, che riunisce strettamente la corazza, la murata in legno ed un rivestimento interno in lamiera e cantoniere, che serve d'appoggio alle teste delle chiavarde. Queste non sono filettate che alle loro due estremità: dalla parte in cui esse penetrano nella corazza, e dalla parte destinata a ricevere il dado di fissazione; il rimanente della chiavarda è liscio, ed attraversa un tubo metallico collocato nella murata di legno della nave.

L'altro metodo, detto *sistema cellulare*, consiste nel mantenere le piastre in celle chiuse, le cui pareti fanno parte integrale dello scafo della nave.

I due campioni esposti erano guarniti di piastre in *metallo Schneider*, dello spessore di 55 c/m.

*Officine di costruzione.* — Le macchine, i modelli ed i disegni esposti dalle Officine di costruzione del Creusot si potevano dividere in macchine marine, locomotive, macchine fisse, macchine utensili, lavori da calderaio, modellature, ponti e travate metalliche.

1°. *Macchine marine* — L'apparecchio motore del trasporto ad elice della Marina francese, il *Mytho*, attirava tutti gli sguardi. Questa potente macchina occupava uno spazio considerevole nella parte destra del padiglione.

Ciò che il pubblico vi ammirava specialmente, prescindendo dalle dimensioni considerevoli e dalla forza enorme dei suoi organi, era la finitezza della esecuzione, la cura colla quale i minimi dettagli erano stati trattati, la pulitezza dei pezzi d'acciaio e di rame. Lo stesso elogio poteva, d'altronde, farsi a tutte le altre macchine esposte dal Creusot, come le locomotive e la macchina *Compound*, sulle quali fu necessario indicare che i pezzi di ferro e d'acciaio non erano affatto nichelati, ma semplicemente *lisciati*.

Il trasporto *Mytho* è destinato al servizio della corrispondenza fra Tolone e la Cocincina: è simile all'*Annamite*, che funziona già sulla linea da Tolone a Saïgon.

Queste navi hanno una lunghezza di 110 metri su 15 di larghezza e 12.50 di profondità; la loro velocità media è di 15 miglia marine all'ora.

La macchina del *Mytho* è del sistema verticale detto *compound;* essa ha 3 cilindri motori, e la potenza sviluppata raggiunge 2640 cavalli. Il vapore è introdotto in un cilindro centrale di m. 1.40 di diametro per funzionarvi ad alta pressione; esso è condotto poscia nei cilindri estremi, il cui diametro è di m. 1.86, ed ove esso lavora per espansione e condensazione. I condensatori sono tubulari; le trombe ad aria sono orizzontali ed a doppio effetto. In marcia normale, il numero dei giri è di 66.

Le caldaie, in numero di 8, sono disposte in due gruppi. La pressione effettiva vi raggiunge 4 chilog. per centimetro quadrato. La superficie di riscaldamento totale è di 780 metri quadrati. Il peso delle caldaie è di 190 tonnellate, e quello delle macchine di 290: ciò che dà per l'apparecchio un totale di 480,000 chilogrammi.

Il Creusot ha ricevuto dalla Marina francese commissione

di macchine molto più importanti di quelle del *Mytho*; ne citeremo due, di cui si vedevano i disegni all'Esposizione: quella del *Redoutable*, costrutto per la flotta francese nel 1876, e la cui macchina ha una forza effettiva di 6000 cavalli; e quella della nave corazzata a 2 elici, il *Foudroyant*, la cui potenza raggiunge gli 8000 cavalli.

Quest'ultima è in costruzione nelle Officine del Creusot. Essa si compone di due motori ben distinti, di 4000 cavalli ciascuno, separati nell'asse della nave da un compartimento stagno longitudinale. Ogni motore, del tipo di quelle del *Mytho*, comprende una batteria di caldaie a 18 focolaj. Questo motore può far fare all'elice 80 giri al minuto. I camini sono provvisti d'un apparecchio speciale, permettente di far funzionare le caldaie, sia a tiraggio libero, sia a tiraggio forzato.

Il Creusot costruisce pure in questo momento per la Marina francese un *bacino galleggiante in ferro*, destinato a servire di bacino di raddobbo nelle Colonie francesi, ove la costruzione di un bacino in muratura sarebbe eccessivamente costosa, se non interamente impossibile.

Il modello del bacino galleggiante era eseguito alla scala di 2 millim. per metro, e si figurò il trasporto *Mytho* a secco all'interno.

Questo bacino, destinato al porto militare di Saigon, si compone di un pontone formante la base e di due cassoni laterali. L'insieme è diviso in 96 compartimenti stagni da una serie di tramezzi trasversali e longitudinali, i compartimenti superiori formando camera d'aria.

Il tutto è costrutto in ferro zincato. La lunghezza complessiva del bacino è di 120 metri, la sua larghezza esterna di 30 metri, e la sua altezza totale di 15 metri. Esso può sollevare una nave di 6000 tonn. di spostamento e di metri 7.50 d'immersione. Ha un peso complessivo di 4,500,000 chilogrammi.

Per mettere una nave all'asciutto in questo bacino, s'incomincia coll'immergere questo, aprendo delle bocche che permettono all'acqua del mare d'invadere i compartimenti inferiori. Si toneggia quindi il bastimento sopra il pontone, e vi si mantiene per mezzo di puntelli. Poi si scaccia l'acqua dal bacino per mezzo di pompe rotative, installate alla parte superiore dei compartimenti laterali. Queste pompe, mosse da due motori a vapore di 90 cavalli ciascuno, effettuano il prosciugamento completo, e mettono il bastimento all'asciutto nel bacino in meno di tre ore.

Per terminare ciò che è relativo alla marina, segnaleremo il disegno di un *pontone-biga*, da 50 tonnellate, destinato al porto di Brest, pel maneggio e trasporto dei grossi colli, che fanno parte dell'armamento e della costruzione delle navi.

2° *Materiale ferroviario.* — Esso era rappresentato da una locomotiva-tender, a 4 ruote accoppiate, costrutta per la Compagnia delle Dombes, delle ferrovie del Sud-Est.

Questa macchina fu specialmente studiata pel servizio dei treni misti, che corrono colla velocità di 50 chilometri. La superficie della graticola è di m. q. 1.75: questa grande superficie permette l'impiego di combustibile minuto e di qualità mediocre.

Essa pesa 36 tonnellate carica. Le 4 ruote accoppiate hanno m. 1.61 di diametro, e le ruote portanti m. 1.21; essa è munita d'un freno del sistema Harmignies. Tutti i pezzi del meccanismo sono in acciaio.

Rimarcavasi ugualmente un acquerello della locomotiva ad aria compressa, del sistema Mekarski, impiegata nei lavori di traforamento del San Gottardo.

Questa macchina si compone d'un telaio e d'un meccanismo da locomotiva, portante un gran serbatoio d'aria compressa. L'aria compressa è distribuita ai cilindri ad una pressione costante per mezzo d'un regolatore automatico.

Si esperimentarono in seguito con successo apparecchi analoghi per la trazione dei *tramways*.

3° *Macchine fisse.* — Una bella macchina *Compound*, a cilindri verticali, offriva un saggio dei motori fissi fabbricati nelle Officine del Creusot. Questa specialmente era disposta per servire di motore in un'Officina. Era stabilita completamente al disopra del suolo, sopra un semplice blocco in muratura. L'albero motore era alla parte inferiore, ciò che è una garanzia di stabilità. Il condensatore era in basso dei cilindri, ciò che facilita lo scolo del vapore condensato e dell'acqua che può essere trascinata.

Questo motore comportava due cilindri: quello d'ammissione, e quello d'espansione: il primo aveva 32 centimetri di diametro, il secondo 54. La corsa degli stantuffi era di 65 centimetri. L'apparecchio faceva 80 giri al minuto.

4° *Macchine-utensili.* — Fra queste macchine, ed all'infuori del maglio a vapore che abbiamo già descritto, segnaleremo una *mancina locomobile a vapore*, della potenza di 8000 chilogrammi, esposta posteriormente al padiglione, a lato del carro-vagone dell'artiglieria italiana.

Questa mancina può girare completamente attorno al suo asse. Le sue volate variano a seconda dei raggi di 3 a 8 metri. Essa può trasportarsi sui binarii col carico, e può fino ad un certo punto servire di locomotiva.

Il disegno di una mancina a vapore da 100 tonnellate, con freno idraulico, venne egualmente esposto. Quest'apparecchio serve alla manutenzione dei grossi pezzi di fucina, dei cannoni, ecc.

Si compone di un piano mettallico, di m. 16.80 di lunghezza su 4.20 di larghezza, portato su due montanti di 6 metri d'altezza, che riposano ognuno sulle ruotaie per mezzo di 3 ruote in acciaio.

Il movimento del carro collocato sotto il ponte, ed al quale si sospende il carico, non che l'ascensione e la discesa di questo, sono fatti per mezzo di una macchina a vapore di 80 cavalli. L'apparecchio completo pesa 135 tonn.

5° *Lavori da calderaio.* — In questa sezione segnaleremo una caldaia per locomotiva-tender, completamente in acciaio: corpo cilindrico-focolai, tubi, calastrelli e pernotti, il tutto in acciaio. —

Non dimenticheremo di segnalare una collezione curiosissima dei saggi delle materie impiegate nella costruzione di questa caldaia, che è destinata ad una delle locomotive di servizio al Creusot.

6° *Pezzi di ghisa gittata.* — Come saggio di fondita, si espose il cilindro a vapore destinato alla macchina del *Foudroyant*, di cui abbiamo già fatto menzione. Questo pezzo greggio aveva dimensioni considerevoli, e presentava a causa della sua forma complessa, uno dei più belli esempi di fondita che si possano vedere. Esso ha m. 2.08 di diametro interno; la sua altezza totale, comprese le materazze, è di m. 2.40, e non pesa meno di 18,000 chilogrammi.

7° *Ponti e travate metalliche.* — Il modello d'una travata d'un ponte sulla regolarizzazione del Danubio a Vienna, rappresentava un saggio dei lavori eseguiti al *Cantiere di Châlon-sur-Saône.*

Questo lavoro, di 331 metri di lunghezza, è diviso in 4 travate di m. 83.75 ciascuna. Esso è formato da due travi laterali, presentante ognuno due pareti a traliccio, e formanti parapetto. Esso presenta questa particolarità, che i travi laterali, alti m. 7.35, non sono uniti superiormente con calastrelli.

Si evitò così di fare un ponte interamente tubulare, come si è sovente obbligati pei lavori di grande portata. Il corpo stradale in *macadam* ha m. 7.58 di larghezza, e i due marciapiedi circa 2 metri. Il peso totale delle parti metalliche è di 2,429 tonnellate.

Il Creusot espose un ponte carreggiabile curiossimo, stabilito per la traversata della Stazione delle proprie Officine. La parte mezzana di questo ponte può essere sollevata, per mezzo di un motore idraulico, per permettere il passaggio dei vagoni sui binarii che attraversa, carichi di masse voluminose, come le caldaie marine. L'altezza libera al disotto del ponte è di m. 4.40, quando il tavolato riposa sui suoi sostegni; e può raggiungere m. 6.70, quando è sollevato dal motore idraulico. Questo motore è formato di 4 strettoj idraulici, i cui stantuffi interni, del diametro di m. 0.80, sono guidati nell'interno delle colonne che reggono l'impalcato.

Ricorderemo, terminando, che il Creusot eseguì all'Esposizione tutta la costruzione metallica della galleria delle macchine, a lato dell'*Avenue de Suffren;* non che le porte del bacino galleggiante di Bordeaux, i cui modelli erano

esposti nel padiglione del Ministero dei lavori pubblici; ed il ponte carreggiabile sull'Orne presso Ranville, esposto nel padiglione del Ministero dell'interno.

*Industrie accessorie.* — Il servizio idraulico e la fabbricazione dei prodotti refrattarii costituiscono le industrie accessorie degli Stabilimenti del Creusot.

I lavori di derivazione delle acque di Saint-Sernin e del Rançon furono intrapresi per condurre al Creusot il supplemento d'acqua necessario all'alimentazione delle Officine e degli abitanti. La prima di queste canalizzazioni ha una lunghezza di 4.340 metri, e fornisce al massimo 10,000 metri cubi in 24 ore.

La seconda, molto più lunga (24,300 metri), fornisce 12,000 metri cubi nel medesimo tempo.

Degli acquerelli ed un volume di documenti tecnici facevano conoscere ai visitatori tutti i dettagli di questa interessante e costosa installazione.

L'esposizione del servizio idraulico era completata dai disegni di presa d'acqua della Loira, a Decize, per l'alimentazione delle concessioni di *La Machine*. Due apparecchi a vapore, aventi insieme la forza di 50 cavalli, aspirano l'acqua della Loira per spingerla su una lunghezza di 3,900 metri a *La Machine*, situata a 89 metri più alta della presa d'acqua.

Il massimo volume d'acqua fornito è di 10,000 metri cubi.

La fabbricazione dei *prodotti refrattarii*, consumati dal Creusot, s'effettua, come abbiamo visto, all'officina di *Perreuil* Questa officina espose varii saggi di prodotti refrattarii per la metallurgia, non che il modello di un *forno continuo a gas ed aria calda per la cottura dei mattoni refrattarii.*

In questo forno, i gas prodotti dai generatori speciali sono condotti da gallerie, e bruciano in ogni camera al contatto dell'aria calda, che ha attraversato i mattoni cotti. La fiamma percorre parecchi compartimenti, di cui essa scalda a poco a poco i prodotti; allorchè la cottura è terminata in una camera, i gas sono diretti nella susseguente. —

Non ci siamo finora occupati che della parte materiale dell'organizzazione del Creusot; ci resta ancora a parlare di ciò che si potrebbe chiamare giustamente la parte morale dell'opera dei signori Schneider e C. Daremo, alcuni dettagli tecnici sulle case degli operaj, che il Creusot ha costrutte, sulle scuole che ha installate, sulle misure di previdenza di cui ha avuto l'iniziativa; metteremo quindi in evidenza il criterio e l'indirizzo generale che ha presieduto a queste creazioni, e che sembra chiamato a svolgersi sempre più.

Abbiamo detto che la *Città del Creusot*, di cui il signor Eugenio Schneider può essere considerato come il fondatore, era sorta come per incanto attorno allo Stabilimento. Ci basti il dire che la preoccupazione costante di quell'uomo fu di assicurare la prosperità e lo sviluppo della città popolata dalla grande famiglia dei suoi operaj.

Abbiamo, d'altronde, rammentato che nel 1867 il Creusot era stato messo *fuori concorso* nel nuovo ordine di ricompense, creato specialmente in favore degli Stabilimenti che avevano sviluppata la buona armonia fra tutti quelli che cooperarono ai medesimi lavori e che avevano assicurato agli operaj il benessere morale ed intellettuale.

Citeremo ciò che si fece al Creusot in quest'ordine di idee.

*Abitazioni industriali.* — Si dovettero preoccuparsi al Creusot, come in tutti i grandi centri industriali, del modo di alloggiare economicamente il numeroso personale d'operaj occupati nelle officine. Il sistema adottato attualmente per ottenere tale intento è quello delle Città operaie, composte di case isolate, circondate da giardini spaziosi, e messe per conseguenza nelle condizioni igieniche più favorevoli.

Le antiche caserme d'operaj, così malsane, così incomode sotto ogni rapporto, scomparvero completamente, per dar luogo alle piccole case, di cui si vedevano i modelli ridotti all'Esposizione.

Queste case sono di due tipi principali: le abitazioni pei capi-tecnici, e quelle che sono destinate agli operaj.

Queste ultime constano di un piano terreno, alzato di pochi gradini. Sono completamente costrutte in mattoni e pietre, e si compongono di tre camere e di un granaio sotto ai tetti; la camera d'ingresso è la più vasta; essa è munita di un camino, che serve per scaldare e per far la cucina. Al di fuori vi è la cantina pel vino e per le provviste, e dietro si estende un giardino chiuso da siepi vive, che hanno il vantaggio di non limitare la vista e di estendere in qualche modo il dominio d'ognuno.

L'abitazione pei capi-tecnici è formata sul medesimo disegno, ma le proporzioni ne sono più considerevoli. Il pianterreno è diviso simmetricamente in 4 parti, che occupano tutto il corpo principale dell'abitazione; due annessi, collocati a destra ed a sinistra, ingrandiscono ancora l'alloggio: l'uno di essi serve da camera, e l'altro da cucina; questa poi ha una porta d'uscita particolare nel giardino.

Secondo il principio filantropico adottato per tutte le città operaie ben organizzate, le pigioni sono ridotte ad una cifra molto lieve, variando in media dalle 5 alle 6 lire al mese; e l'operaio laborioso può comodamente, mediante il pagamento di certe annualità, diventare, in capo a pochi anni, proprietario della casa e sue dipendenze.

Il prezzo di costo medio delle case operaie del Creusot è di circa 1800 lire caduna.

*Scuole.* — L'educazione e l'istruzione dei ragazzi degli operaj fu, come abbiamo detto, una delle preoccupazioni costanti del fondatore del Creusot. Il sig. Enrico Schneider continuò l'opera di suo padre, e le diede una estensione considerevole.

Oggidì si contano, tanto al Creusot, quanto negli Stabilimenti annessi, 82 classi, di cui 45 per maschi, 29 per le femmine ed 8 per i bambini delle sale d'asilo.

L'istruzione vi è data da 102 maestri e maestre, di cui 63 pei maschi e 39 per le femmine. Inoltre 19 suore sono incaricate della sorveglianza dei bambini mandati all'asilo.

Il numero degli allievi oltrepassa la cifra di 6000, ripartiti come segue:

2821 maschi
1767 femmine
1499 bambini affidati alle sale d'asilo.

La spesa annua incombente ai signori Schneider e C. pel mantenimento delle scuole è di 220,000 lire circa; e in questa cifra non sono comprese le spese di costruzioni dei locali.

Questi locali furono costrutti con cura affatto speciale: si cercò nella loro costruzione di riunire tutti gli elementi desiderabili di salubrità e confortabile compatibile colle condizioni economiche nelle quali è giocoforza di erigerle. Essi sono divisi in sei gruppi principali, ripartiti in differenti quartieri, onde evitare ai ragazzi un viaggio troppo lungo.

Il mobiglio scolastico, i cui modelli ridotti erano esposti nel padiglione, ci sembrò specialmente bene studiato. I tavoli ed i banchi sono d'una grande leggerezza, e nello stesso tempo solidissimi.

Non vi sono che due posti per banco; il banco seguente forma spalliera al sedile precedente, e l'ultimo è munito d'una spalliera. Questa disposizione ha il vantaggio di permettere al ragazzo di sopportare senza fatica le lunghe ore di studio, non essendo obbligato a curvarsi sul suo banco. Le finestre delle sale sono grandissime, e munite tutte di stuoie e di spiragli di ventilazione.

Numerosi quadri e modelli iniziavano i visitatori dell'Esposizione del Creusot all'organizzazione interna delle scuole dei maschi e delle femmine. Essi hanno relazione all'impiego del tempo, al programma degli studii, ai mezzi di direzione, ai cómpiti degli allievi, ecc.

Pei maschi, per esempio, l'insegnamento, al Creusot, è diviso in cinque sezioni, sotto gli ordini di un direttore, e sono:

La Sezione speciale dell'insegnamento superiore, quella del Centro, dell'Occidente, del Mezzodì e dell'Oriente. Ognuna possiede un capo di sezione ed un numero d'istitutori eguale al numero delle classi, da 7 a 9 in media; si contano da 400 a 600 allievi per sezione. Pei 2150 allievi maschi, la superficie totale delle classi è di 2203 metri quadrati: ciò che da un po' più di un metro quadrato per

allievo, 5342 mq. di cortili coperti: più di 5000 mq. di giardini s'aggiungono alla superficie totale destinata alle scuole del Creusot. La ventilazione conduce nelle sale delle classi circa 8000 metri cubi d'aria.

La piccola sezione speciale dell'insegnamento superiore è riservata agli allievi più studiosi. Essa comprende un capo di sezione, 3 classi e 153 allievi.

La giornata scolastica completa è di 8 ore, dalle 8 del mattino alle 4 del pomeriggio. La durata d'ogni classe non supera mai un'ora, secondo l'eccellente metodo, che consiste nel cambiare il più sovente possibile gli esercizii del ragazzo.

In queste scuole s'insegnano ai ragazzi il francese, la geografia, la storia, le scienze e le arti. Gli elementi d'algebra, di fisica e di chimica s'insegnano agli allievi del corso superiore.

L'organizzazione delle scuole femminili è fatta sul medesimo tipo di quella dei maschi.

In somma, si potevano consultare all'Esposizione numerosi documenti relativi alle scuole delle succursali del Creusot stabilite a Mazenay, a La Machine, a Montchanin ed a Longpendu.

*Sussidii e pensioni.* — Il Creusot non s'accontenta di alloggiare il suo personale nelle condizioni che abbiamo testè descritte, e di provvedere all'istruzione dei ragazzi: l'Officina interviene anche per assicurare pensioni, di cui essa sola fa le spese. Alla fine d'ogni mese si versa nella Cassa-pensioni dello Stato, per ogni impiegato od operaio francese avente tre anni di servizio, il 2 0[0 della somma guadagnata dal beneficiario. Se questi è ammogliato, la somma versata è del 3 0[0. Ogni operaio od impiegato è dunque titolare di un libretto dello Stato. Il denaro versato gli appartiene definitivamente. Se egli lascia l'officina, è sicuro d'esser possessore d'una somma, che è più o meno grossa a seconda del tempo che avrà lavorato al Creusot. In capo a venticinque anni di servizio, l'operaio a paga media avrà 500 lire di rendita, e 750 lire se è ammogliato.

Ogni operaio od impiegato delle Officine riceve oggidì gratuitamente soccorsi medici per lui, per sua moglie, pei suoi bambini e pei suoi genitori, se essi sono a suo carico. Soccorsi pecuniarii si danno in caso di malattia, al quinto giorno dopo la cessazione del lavoro, purchè l'operaio abbia già lavorato tre mesi nelle officine. Le spese del servizio dei soccorsi sono alimentate dalla Cassa di previdenza, alla quale incombe l'obbligo di costituire le pensioni alle vedove ed agli orfani degli operaj morti in servizio, ed una pensione ai vecchi e devoti lavoratori. In principio, per sopperire a queste spese speciali, si faceva una ritenuta di 2.50 0[0 sugli stipendii di tutto il personale del Creusot. Nel 1872, i sigg. Schneider e C.i soppressero ogni ritenuta, e provvidero interamente a queste spese considerevoli.

Costruendo, come si è visto, attorno alle loro Officine, delle case d'operaj e delle scuole, assicurando al loro personale le cure mediche ed una pensione per la vecchiaia, i sigg. Schneider e C.i, lungi dallo uscire dalla loro sfera speciale, di varcare i limiti naturali dell'autorità che è loro devoluta, non hanno fatto che comprendere in modo elevato la missione che, nei tempi odierni, incombe a tutti i grandi industriali.

X.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 10 dicembre.

Ai sommarii ragguagli ch'io fui sollecito di trasmettervi sino dalla scorsa settimana intorno al disegno di legge, presentato alla Camera il 3 corrente dall'on. Baccarini, sul riordinamento dell'Amministrazione centrale e del Corpo del Genio civile, ve ne aggiungerò oggi altri pochi. Ufficio *scientifico*, e non *tecnico*, come vergò la mia penna in un istante di distrazione della mente, verrà chiamato quello che affermai dover divenire il depositario della storia e delle tradizioni dell'anzidetto Corpo, secondo la mia maniera d'interpretare il concetto del Ministro. E sarebbero altresì istituite altrettante Direzioni tecniche quante sono le Direzioni generali pei servizi amministrativi, affidando alla loro competenza il disimpegno dei numerosi negozii di lieve importanza, pei quali ricorre oggi al Consiglio superiore, a scapito del suo prestigio, e peggio a danno del pubblico interesse, perchè il soverchio rompe il coperchio, e gli affari piccoli e grandi soffrono vicendevolmente troppo lunghi indugi. L'Ispettorato del Genio civile ed il Consiglio superiore rimarrebbero sostanzialmente come sono, secondo il nuovo disegno di legge, riservando al regolamento lo studio di qualche riforma interna, come potrebbe essere, per esempio, la soppressione dei Circoli d'ispezione.

Verrebbe soppressa la 3ª classe degli ingegneri, ed aumentato d'assai il personale subalterno, portando a novecento, se non m'inganno, il numero degli aiutanti: disposizione questa tanto reclamata, a togliere una buona volta l'anormalità degli straordinarii, ed a rialzare il morale dell'ingegnere col dispensarlo da un lavoro d'ordine, al quale ora è obbligato. Lo stipendio giungerebbe sino a lire tremila; e i nuovi aiutanti sarebbero scelti fra gli attuali straordinarii muniti di diplomi d'ingegneri, come non sarebbero esclusi per alcuni gradi anche i semplici geometri.

Ad altra volta, se non sarà ancora reso di pubblica ragione, l'analisi completa del progetto in discorso. —

Sono gli articoli 9, 10 e 87 della legge 25 giugno 1865 sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità che il Ministro dei lavori pubblici, di concerto col collega di grazia e giustizia, stimò conveniente di modificare coll'altro progetto presentato al Parlamento nello stesso giorno 3. All'art. 9 viene inserito un ultimo paragrafo, mediante cui si dà il valore d'una dichiarazione di pubblica utilità all'approvazione, per parte del Ministero dei lavori pubblici, del progetto d'esecuzione dei lavori parziali occorrenti a quelle opere che, per effetto della legge 20 marzo 1865, o di altre leggi speciali, devono eseguirsi direttamente dallo Stato, o per mezzo dei concessionarii. La seconda parte dell'art. 10 viene modificata, disponendo che d'ora innanzi spetti al Prefetto di emettere la dichiarazione di pubblica utilità *per tutte le opere comunali e consortili di qualsiasi natura*, come pure per quelle delle strade vicinali, alle quali attualmente si provvede per Decreto Reale, non che per le derivazioni d'acqua, di cui la concessione è di sua competenza.

Colla modificazione proposta all'art. 87 si deferisce al Prefetto l'approvazione dei piani regolatori per i Comuni che non sono capoluoghi di provincia, mirando con queste riforme, da me accennatevi nella loro parte essenziale, a rendere più semplice e più spedita l'applicazione della legge organica, ed a sgravare l'Amministrazione centrale da una sterminata mole d'affari di poca importanza, con incontestabile utilità di tutti. — Allo stesso intendimento ed al medesimo ordine d'idee trovasi pure informata l'altra proposta di legge, mercè la quale verrebbe conferita ai

Prefetti la facoltà di concedere la derivazione dai minori corsi d'acqua.

Onde, senza entrare per ora nella discussione del merito intrinseco delle riforme legislative ideate dall'on. Baccarini, appare per me evidente e lodevolissimo il concetto fondamentale a cui egli s'inspirò: Rialzare il morale dei suoi funzionarii, migliorandone altresì le condizioni materiali, e moderare l'azione pletorica del centro per rinvigorire l'azione anemica della periferia. —

Dietro domanda fattane dalla Compagnia delle ferrovie Sarde, venne ordinata la visita di ricognizione delle due sezioni comprese fra Giave, la Stazione definitiva d'Ozieri, incaricandone il cav. Sironi, ingegnere-capo e sotto-Commissario governativo, in concorso dei rappresentanti della Compagnia. Non pare dubbio che le dette sezioni saranno aperte al servizio pubblico entro il mese corrente, come io vi feci presentire da gran tempo e più d'una volta. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò, in adunanza generale, due progetti di ferrovia: Salerno-S. Severino, e Vercelli-Gattinara-Pratosesia, suggerendo alcune avvertenze e proponendo alcune modificazioni sopra quest'ultimo progetto.

La Sezione 1ª opinò potersi concedere la chiesta facoltà di introdurre la macchina a vapore nell'esercizio del *tramway* Torino-Moncalieri, e si pronunziò favorevole all'esecuzione di varie opere di completamento del tronco ferroviario Villarosa-S. Caterina.

E la Sezione 2ª approvò, con alcune modificazioni, il disegno per grandi riparazioni al passo navigato detto *Buco di Fiano*, nel 1° tronco del Tevere.

B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

**Mercoledì scorso, come avevamo annunciato, seguì il sopraluogo della Commissione incaricata di esaminare lo stato del fabbricato provvisorio alla Stazione di Ventimiglia. La Commissione era composta dell'ingegnere in capo della Manutenzione e lavori, dei capi del Traffico e della Manutenzione della 1.a Divisione, e di un ingegnere delegato della Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia.**

**La Commissione fu concorde nel riconoscere l'urgenza di provvedimenti atti a togliere i molti inconvenienti derivanti dal cattivo stato attuale della baracca passeggieri; e si sono quindi proposte le riparazioni occorrenti alla copertura, alle pareti, ai canali di scolo per le acque pluviali, ecc., per mettere la baracca stessa in condizioni sufficienti almeno finchè i fabbricati della Stazione definitiva, che si ha ogni ragione di credere verranno in breve intrapresi, potranno essere ultimati.**

**Domenica prossima, 15 corr., tempo permettendo, avrà luogo la inaugurazione del *tramway* a vapore da Vercelli a Trino, a cui assisteranno le Autorità locali e molti invitati. Nel prossimo numero ne renderemo conto ai nostri lettori.**

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Inchiesta sull'esercizio delle ferrovie** — La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie ha ripreso il 3 corr. le sue sedute nelle sale della Minerva.

Erano presenti gli on. Jacini, Bembo, Ferracciù, Cadorna, Brioschi, Devincenzi, Torelli, Ranco, Nervo, La Porta, Lacava, Genala, Biglia e Correnti.

Essa ha deliberato di continuare a riunirsi tutti i giorni dalle 9 antim. al tocco, fino all'esaurimento della prima parte del suo mandato.

**Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani** — Il 22 corr. è convocata in Roma (piazza di S. Maria Maggiore, n. 17) l'assemblea generale degli azionisti, in tornata straordinaria, all'oggetto di deliberare intorno alle seguenti materie iscritte all'ordine del giorno:

1° Nomina di amministratori e di supplenti, nei sensi dell'articolo 14 dello statuto sociale;

2° Cottimo per la esecuzione dei lavori della linea, nei sensi dell'articolo 46 dello statuto medesimo;

3° Determinazione della somma da distribuirsi fra gli amministratori per medaglie di presenza, a termini degli articoli 22 e 32 lett. C del detto statuto;

4° Comunicazioni del Consiglio di amministrazione.

**Tramway Roma-Tivoli.** — La *Libertà* del 9 annuncia essere ricominciati i lavori del *tramway* da Roma a Tivoli. L'Impresa Martinez conta di poter ultimare la linea in pochissimo tempo; tutto il ferro per l'impianto della linea è arrivato, ed una gran parte si trova depositato a piè d'opera.

La Casa Grondona di Milano ha presentato alla Società dei *tramways* un vagone-salon costruito espressamente per questa linea, come tipo del materiale mobile; e la Casa C. L. Carcels di Gand ha ricevuto la commissione di costruire le dieci prime locomotive d'un nuovo tipo.

La linea da Roma a Tivoli, in media, ha pendenze del 6 0[00], tranne nel tratto da Ponte Lucano a Tivoli, dove la pendenza è assai forte, e per superare la quale sarà necessario o l'impiego d'una locomotiva speciale, o l'uso d'un piano inclinato. Ma finora non conosciamo a quale sistema la Società darà la preferenza.

**Tramways di Genova** — Leggiamo nel *Commercio, Gazzetta di Genova*, del 9:

Non avevamo torto, esprimendo le nostre speranze che il senno dell'Assessore anziano e dei suoi colleghi della Giunta avrebbe trovato il mezzo di far tornare in via Balbi i carozzoni del *tramway*.

Sappiamo infatti che ieri un accordo fu concluso tra la Autorità municipale ed i rappresentanti della Società concessionaria, accordo il quale, mentre stabilisce alcune regole d'esercizio a tutela della pubblica incolumità, restituisce il libero transito fino a Piazza Annunziata ai veicoli tanto graditi al pubblico Il servizio a Piazza Annunziata è stato ripreso questa mattina.

**Iniqui attentati.** — Si ha da Caserta che in uno di questi ultimi giorni fu scagliata una grossa pietra contro un vagone di prima classe del treno che transitava da Santa Maria a Caserta. I vetri andarono in pezzi, un viaggiatore fu ferito in una gamba.

In vicinanza della Stazione di Mignano, un treno corse

pericolo di deviare, a cagione di una grossa sbarra di ferro che era stata messa attraverso il binario.

**Ferrovie venete** — Leggesi nella *Patria del Friuli*, in data di Udine, 2:

Ieri sera, presso la nostra Camera di commercio, si adunarono, oltre la Commissione eletta da essa, il Sindaco di Udine, l'ex-deputato Collotta e alcuni membri della Deputazione provinciale, per occuparsi del prolungamento della ferrovia Mestre-Portogruaro nel territorio della nostra provincia, e del prolungamento della Pontebbana sino al mare.

— Il *Giornale di Udine*, del 5, aggiunge:

Ieri si raccolse al Municipio la Commissione ferroviaria permanente della provincia, composta di due rappresentanti la Provincia, due la Camera di commercio, due il Municipio, e sono i signori: Gropplero conte Giovanni e Dorigo cav. Isidoro, Facini cav. Ottavio e Kechler cav. Carlo, Mantica conte Nicolò, e Pecile dott. Gabriele Luigi.

Si costituirono, e nominarono a loro presidente il Sindaco, stabilendo di tenere le loro sedute avvenire presso il Municipio.

Presero intanto la risoluzione di provvedere affinchè gli studii per la linea da Udine al mare, in continuazione del progetto Chiaruttini già esistente fino a Palmanova, siano immediatamente intrapresi.

— Nella seduta del 2 corr. alla Deputazione provinciale, venne statuito di trasmettere al Ministero dei lavori pubblici un rapporto tendente ad ottenere che nel progetto che verrà in discussione al Parlamento sia propugnata l'esecuzione della linea ferroviaria Conegliano-Vittorio-Belluno, a confronto dell'altra Treviso-Feltre-Belluno, perchè più soddisfacente ai bisogni delle interessate provincie di Belluno e Udine; avvertendo però che gl'interessi di questa provincia non sono sì manifesti e gravi da indurla a sostenere alcun sacrificio pecuniario per la preferenza dell'una o dell'altra delle due linee suindicate.

**Ferrovia Como-Lecco** — Il *Sole* dice che la Camera di commercio ed arti di Como, in seguito al progetto di legge formulato dalla Commissione parlamentare, che classifica nella IV categoria il tronco da costruirsi di Como-Lecco, ed esclude affatto l'altro tronco Como-Varese-Laveno; ed in seguito anche alla petizione che sta redigendo e firmando la Camera di commercio di Varese e molti cittadini dei Comuni interessati, a nome dei propri rappresentati ed a tutela degli interessi del commercio e dell'industria implicati nella questione, fa sentire anch' essa la sua voce al Parlamento. E con una petizione supplica che venga benignamente ascoltato ed esaudito l'ardente voto di quelle industri popolazioni, col trasportare dalla categoria IV alla III, ossia tra le ferrovie contemplate nell'art. 5 del progetto, il tronco Lecco-Como; e coll'aggiungere pure nella categoria III, o almeno in altra delle minori categorie, il surripetuto tronco Como-Varese-Laveno.

**Ferrovie d'accesso al Gottardo ed al Sempione.** — Nella seduta del 7 corr. della Camera di commercio di Milano venne discussa la petizione già indirizzata dal Consiglio provinciale, relativa alla linea di raccordo tra le ferrovie italiane e quella del Gottardo.

Ecco l'ordine del giorno che venne approvato dalla Camera, dopo viva discussione:

« Presa cognizione della petizione ad unanimità deliberata dal Consiglio provinciale di Milano, e da lui presentata all'onorevole Camera dei deputati, al fine di ottenere la costruzione della linea ferroviaria Pino-Luino-Gallarate per la congiunzione colla ferrovia del Gottardo, e di quella di Arona, d'onde a Sesto Calende e Milano, per l'accesso al Sempione;

« Esaminate le considerazioni e dimostrazioni esposte nella petizione in sostegno della duplice domanda;

« Questa Camera, convenendo in esse pienamente, dichiara, tanto nell'interesse speciale del commercio e dell'industria del proprio distretto, quanto in quello generale dell'Italia, non solo di appoggiare la duplice dimanda, ma si permette di raccomandarla istantemente alla saviezza della prefata onorevole Camera dei deputati; confidando che, escluse le proposte della Commissione, e riconosciute le accennate due linee come il migliore, più utile e preferibile congiungimento colle ferrovie del Gottardo e del Sempione, le piaccia di approvarle e di adottarle perchè siano mandate ad esecuzione ».

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Il *Journal de Genève* ha per telegrafo da Berna, 9:

Se il compromesso del Gottardo è votato, si considera come assicurata la linea del Monte-Ceuere. Secondo alcune informazioni, l'Italia darà 3 milioni, le Provincie di Como e Milano insieme 2, il Ticino 1; il che, unito ai 2 milioni della Confederazione, fa 8 milioni a fondo perduto. La linea è calcolata della spesa di circa 14 milioni; il rimanente sarebbe quindi fornito dagli azionisti ed obbligazionisti.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 31.50; dal lato di Airolo m. 23 80; in totale m. 55.30; e quindi in media giornaliera m. 7.90.

**Ferrovie svizzere.** — Nella seduta del 29 novembre p. p., il Consiglio federale ha dichiarato inammissibili le proteste contro l'esecuzione della risoluzione pubblicata l'8 corrente, concernente un'ipoteca sopra le linee della ferrovia Nord-Est.

— All'Assemblea federale venne inoltrata per l'approvazione una concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare dal lago di Brienz all'albergo Giesbach; ed una domanda della ferrovia dell'Emmenthal per una proroga di termini per la ferrovia Burgdorf-Langnau per altri due anni, quindi fino al 31 dicembre 1880.

**Ferrovia del Sempione.** — Un telegramma della *Gazeetta Ticinese* da Berna, 7, dice che il Consiglio federale ha accordato il diritto di ipoteca alla Società della ferrovia del Sempione rispettivamente alla linea Visp-Briga, in garanzia di un prestito di 3 milioni.

**Ferrovie francesi.** — La Camera dei deputati ha votato in seconda lettura il progetto di legge relativo alla dichiarazione d'utilità pubblica, ed alla concessione della ferrovia da Vassy a Doulevant-le-Chateau.

— La Commissione parlamentare, incaricata dell'esame della Convenzione conchiusa lo scorso febbraio tra i Governi francese e belga per la costruzione di una ferrovia che colleghi direttamente Montmédy a Marbehan per Virton, ha già terminato i suoi lavori; essa conchiude per l'approvazione della Convenzione.

— Le condizioni stipulate pel riscatto della linea Sedan-Lerouville, una delle sezioni appartenenti alla Compagnia da Lilla a Valenciennes, secondo il progetto di legge presentato alla Camera, sarebbero le seguenti: Il Governo acconsente che pel prezzo del riscatto si prenda per base la somma che avrebbe costato allo Stato la costruzione della linea. Una Commissione d'ispettori generali ha fissato questo prezzo in 12.400,000 fr., indipendentemente dalla sovvenzione di 8,445,000 fr. accordata dallo Stato. Questa somma sarà pagata entro un mese dalla presa di possesso, e coll'interesse del 5 0[0 in caso di ritardo. Il materiale ruotabile, il mobiglio delle Stazioni e gli approvvigionamenti saranno pagati a parte dallo Stato dietro perizia. Una Convenzione speciale colla Compagnia dell'Est verrà poi sottoposta al Parlamento per assicurare l'esercizio della linea Sedan-Lerouville.

— In questi giorni, sulla piazza Moncey, riunivasi una gran folla di notabili persone per assistere all'esperimento d'una delle locomotive ad aria compressa, del sistema Mekarski, destinate al servizio della linea di *tramways*, che da quel punto va a Saint-Denis, traversando Saint-Ouen.

Il treno, composto della locomotiva e di una grande carrozza all'imperiale, percorse circa 14 chil. nelle condizioni più soddisfacenti, passando senza difficoltà sopra curve di 20 m. di raggio, e salendo colla massima facilità le forti rampe che si trovano su quel percorso, specialmente quella dell'*avenue* di Saint-Ouen, che giunge a 40 mill. Nella pianura di Saint-Denis, ove il cammino non era intralciato da troppo numerose vetture, la velocità potè esser portata a circa 30 chil. all'ora.

Nel ritorno, si fermò per alcuni minuti al deposito di Saint-Ouen, ove sono installate le macchine di compressione per caricare le locomotive, ed i visitatori poterono vederle funzionare nel modo più regolare.

**Ferrovie tedesche.** — Leggesi nei giornali tedeschi che, secondo il progetto di legge presentato il 2 corrente alla Camera prussiana, il Governo sarebbe autorizzato, per conto dello Stato, a comprare la ferrovia di Hamburgo con tutto il materiale, per 1,800,000 marchi.

**Ferrovie turche.** — Scrivono da Costantinopoli, 28 novembre, alla *Politische Corrèspondenz*, che a Tophanè regnava negli scorsi giorni un'attività febbrile. Si lavora da 10 a 12 giorni ad una ferrovia, che deve congiungere tutte le opere di fortificazione, ognuna delle quali sarebbe in comunicazione telegrafica col palazzo del Sultano.

# Notizie Diverse

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto del 20 ottobre scorso (*Gazz Uff.* del 25 novembre p. p), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Genova col titolo di *Società ligure per acquisto di appartamenti*, colla durata di 25 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di lire 50,000, diviso in 500 azioni da L. 100 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 2 corr.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Impresa dell'Esquilino*, colla durata di 99 anni decorrendi dal 25 ottobre 1872, e col capitale nominale di 15 milioni di lire, diviso in 60,000 azioni da L. 250 ciascuna, è autorizzata a trasferire la sua sede da Genova a Torino, con approvazione dello statuto modificato.

— Con R. Decreto del 21 detto mese (*Gazz. Uff.* del 6), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio *Vittorio Emanuele* di Palermo.

**Strade provinciali.** — Con R. Decreto del 29 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corr.) è aggiunto all'elenco delle strade provinciali della provincia di Venezia quella che da Mirano, toccando la Stazione ferroviaria di Marano, fa capo al Taglio di Mira, sulla strada provinciale da Venezia a Padova.

**Concessione di derivazioni d'acqua.** — Con R. Decreto del 29 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* del 25 novembre p. p.) è concessa facoltà agl'individui e Comuni indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree, ivi notate Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice, 2 concessioni d'acqua per irrigazione, e 6 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale.

**Consorzio degli Istituti di emissione** — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto, del 29 ottobre p. p., controfirmato dal ministro Seismit-Doda:

Veduto l'articolo 3, ultimo capoverso, della legge 30 aprile 1874, n. 1920 (serie 2ª), col quale è stabilito che la rendita nominativa data e da darsi dal Governo in garanzia delle somministrazioni in biglietti fatte dal Consorzio degli Istituti di emissione al Tesoro dello Stato, a norma della legge del 19 aprile 1872. n. 759 (serie 2ª), sarà custodita dall'Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti;

Considerato che, tenuto conto delle Obbligazioni dall'Asse ecclesiastico rimaste in deposito a tutto il 30 settembre 1878, e della rendita già depositata alla Cassa depositi e prestiti, nonchè di quella disponibile a tal uopo, rimane da crearsi a compimento della garanzia suddetta, dovuta al 30 settembre 1878, una rendita consolidata 5 per cento di lire duecentoventimila seicentottantacinque;

Sulla proposta del Ministro delle finanze, incaricato interinalmente del Ministero del tesoro,

Abbiamo decretato e decretiamo:

*Articolo unico.* È autorizzato la inscrizione del Gran Libro del Debito pubblico, in aumento del Consolidato 5 per cento, dell'annua rendita di L. 220,685, con decorrenza dal 1° gennaio 1879, da intestarsi a favore del Consorzio degli Istituti di emissione, e da depositarsi alla Cassa dei depositi e prestiti, a termini dell'articolo 3, ultimo capoverso, della legge 30 aprile 1874, n. 1920 (serie 2ª).

**Casse postali di risparmio.** — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il seguente avviso in data 5 corr:

In relazione all'avviso stato inserito nel n. 222 (20 settembre 1878) della *Gazzetta Ufficiale*, si ricorda al pubblico che questa Amministrazione fu autorizzata con R. Decreto del 28 agosto 1878 ad incaricarsi della riscossione degli interessi semestrali dovuti su certificati di rendita nominativa del Debito pubblico, per conto dei titolari di libretti delle Casse postali di risparmio, residenti fuori del capoluogo della provincia. dove gli interessi stessi sono esigibili.

Cotale agevolezza è limitata per ora ai certificati che non superino lire 200 di rendita annuale, e ne possono profittare, tanto le persone o gli Enti morali che già posseggano un libretto in proprio nome, quanto coloro che se lo facciano appositamente rilasciare, con un primo deposito non inferiore ad una lira.

Sono esclusi quei certificati, i cui interessi non sono liberamente pagabili agli esibitori dei certificati medesimi.

Il servizio sarà regolato come segue:

*A*) Il titolare di un libretto, che possegga certificati inscritti in suo nome, i quali abbiano interessi scaduti o di imminente scadenza, e voglia farli riscuotere, deve consegnare libretto e certificati all'Uffizio di Posta, che tiene il conto corrispondente al libretto stesso, ritirandone ricevuta;

*B*) L'Uffizio manda il libretto ed i certificati alla Direzione postale della provincia, dove gli interessi sono esigibili;

*C*) La Direzione li riscuote, ne converte la somma netta in un deposito di risparmio, che inscrive nel libretto, e fa restituire in seguito, tanto il libretto, quanto i certificati, al rispettivo titolare, per mezzo dell'Uffizio postale cui sono stati consegnati;

*D*) Il titolare del libretto resta poi libero di ritirare in qualunque tempo, come un rimborso ordinario, la somma stata riscossa per suo conto, o di lasciarla a frutto nelle Casse postali.

Cotale servizio è prestato gratuitamente, sotto la guarentigia dell'Amministrazione delle Poste.

**La verificazione dei prototipi metrici.** — Leggiamo nell'*Opinione*:

Il Regolamento per l'applicazione della legge sui pesi e le misure dispone che ogni decennio i campioni metrici, depositati presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio, debbano essere comparati coi prototipi custoditi negli Archivii generali dello Stato, per accertare le differenze esitenti in relazione ai prototipi originali degli Archivii di Francia, sui quali ultimi i nostri, come tutti gli altri prototipi metrici, sono stati modellati.

Questa operazione ha grandissima importanza, perchè i campioni metrici depositati presso il Ministero debbono poi servire per verificare e rettificare, ad ogni quinquennio, i campioni di pesi e misure adoperati dagli Ufficii metrici locali.

La Commissione superiore dei pesi e delle misure, valendosi in ispecial modo dell'opera del prof. Pisati, condusse

a fine le molteplici e delicate operazioni preparatorie; e nella mattina del 3 corr. ebbe luogo il raffronto sovraccennato in solenne adunanza, alla quale intervennero i ministri Pessina e De Sanctis; il conte Pianciani, vice-presidente della Camera di Roma; il cav. De Paoli, sopraintendente degli Archivii di Stato; il comm. Quintino Sella, presidente della Accademia dei Lincei; il comm. Cremona, direttore della Scuola d'applicazione degli ingegneri di Roma; il comm. Cantoni, direttore, e il signor Grassi, assistente dell'Ufficio centrale di meteorologia; il comm. Rodriguez, preside dell'Istituto tecnico di Roma; ed infine i componenti la Commissione dei pesi e delle misure, cioè il senatore prof. Cannizzaro, che ne è il presidente, i professori Battaglini, Respigni e Pisati, il cav. Romanelli, gli ispettori-capi del servizio metrico cav. Marcellino e cav. Tamagnone, ed il segretario cav. Bollati.

Il raffronto, di cui si discorre, condusse a stabilire che il campione del metro posseduto dal Ministero è di 31 millesimi di millimetro più lungo dell'originale francese, e che il campione del chilogramma è di 33 centesimi di milligramma più leggero del prototipo di Francia.

Fu fatto un processo verbale, sottoscritto da tutti i presenti, in tre originali, uno dei quali sarà depositato agli Archivii di Stato, mentre un altro sarà custodito dalla Camera di commercio di Roma, ed uno starà presso il Ministero.

**Lavori edilizii in Roma** — La *Libertà* del 7 scrive:

I lavori per il compimento della Via Nazionale sono proseguiti con grandissima attività in questi giorni, malgrado l'imperversare della stagione.

L'appaltatore signor Morosi ha tutto disposto perchè la demolizione della proprietà Karolus, l'unica che in piccola parte resti ancora in piedi, sia compiuta entro il mese e nello stesso tempo siano costruiti quei pochi metri lineari di fognatura che restano ancora da farsi.

Il Sindaco, che ha mostrato per questi lavori un interesse speciale, spera per i primi del prossimo gennaio di poter aprire tutta la via Nazionale (almeno la parte carrozzabile), e così mantenere l'impegno solennemente preso col Consiglio e col pubblico.

**Monumento a Vittorio Emanuele in Roma.** — Il Comitato esecutivo per il monumento a Vittorio Emanuele, mentre attende alla compilazione della relazione da presentarsi al Parlamento, attende poi allo spoglio delle note dei sottoscrittori, dovendo poco alla volta ritirare i denari già sottoscritti, ma non per anco versati.

Un'apposita circolare sarà quanto prima spedita a tutti i Prefetti del regno per raccomandar loro di procurare il versamento delle somme sottoscritte, nei modi e termini da ciaschedun oblatore liberamente indicati.

Fino ad ora, molta parte dei Comuni italiani non hanno per anco sottoscritto al monumento di Vittorio Emanuele, ma già si sa che grandissima parte di essi riservasi a sottoscrivere quando sarà stata definitivamente stabilita e fissata la specie del monumento.

Il Comitato propende, come si è detto, per un grande Arco trionfale da erigersi sul piazzale di Termini, e già si prevede che la spesa non potrà essere certamente minore di 8 o 9 milioni, a sei o sette dei quali per lo meno dovrebbe pensare l'erario nazionale.

**Nuovo piroscafo a Genova.** — Il *Commercio* di Genova, del 5, dice:

Stamane approdava nel nostro porto il nuovo e grandioso piroscafo *Umberto I*, della Società Rocco Piaggio e figlio, proveniente da Glasgow in circa 8 giorni, malgrado il tempo poco favorevole, tantochè non fu possibile sbarcare il piloto, che farà ritorno in patria da Genova.

La grandezza e le belle forme di questo nuovo piroscafo formano l'ammirazione della gente di mare; esso, a giusta ragione, si può annoverare come il migliore fra quelli che battono la linea del Plata.

**Ufficii telegrafici.** — Il 20 novembre p. p., in Tricase (provincia di Lecce), il 23 in Besozzo, ed il 24 in Laveno (provincia di Como), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Nuovo cavo telegrafico.** — Scrivono da Copenaghen, il 16 novembre, alla *Gazzetta di Colonia*, che si tratta di stabilire un cavo telegrafico fra l'Islanda e l'Europa.

**Nuovo cannone Krupp.** — Nella fonderia Krupp, ad Essen, fu testè fuso un cannone, che è il più colossale che sia mai stato fuso in quella officina. Il nuovo cannone lancia un proiettile che pesa 1606 libbre, con una velocità di 500 metri al secondo.

**Ferro meteorico** — Il *Yuma Sentinel* di California parla nel seguente modo di un pezzo di ferro meteorico, che assomiglia all'acciaio, e che fu trovato nel deserto di Mohave. Quel curiosissimo pezzo di ferro pesa circa una libbra, ha un poco d'oro sulla sua superficie, non è magnetico, ed ha successivamente resistito all'azione di diversi bagni acidi. Sopra una delle sue faccie si vede una frattura di apparenza cristallina, che è di colore grigio acciaio che tira sul giallo. Quel pezzo di ferro meteorico non potè essere spezzato dagli urti più violenti, e resistette ai ceselli meglio temprati. Se la sua composizione potesse essere imitata, si avrebbe il metallo più duro e più compatto che si conosca.

**Illuminazione elettrica.** — Un dispaccio da Nuova York al *Daily News* dice:

Edison annuncia che ha perfezionato una macchina per misurare la corrente che si usa nella luce elettrica. Essa consiste in un apparecchio posto in ogni casa illuminata ad elettricità, il quale registra la quantità di elettricità consumata, e consuma a quest'uopo la millesima parte della quantità che si consuma nell'edifizio. Edison dichiara che la sua invenzione relativa alla luce, comprese le disposizioni per neutralizzare la perdita nelle suddivisione, è ora completa. I suoi esperimenti tendono ora a ridurre il costo. Egli afferma di averlo già ridotto a meno del costo del gaz, e che, non appena avrà raggiunto il *minimum*, farà noti i risultati.

**La telegrafia nelle Indie.** — Da un rapporto presentato ultimamente al Parlamento inglese sulla telegrafia nell'India britannica, risulta che questo ramo dei lavori pubblici prese un grande sviluppo in quel paese durante il decennio trascorso dal 1° gennaio 1868 al 1° gennaio 1878.

Infatti, la lunghezza dei fili telegrafici, che nel 1868 era soltanto di 18,067 miglia (il miglio inglese misura 1609 metri), alla fine del 1877 era di 39,700 miglia. La lunghezza delle linee telegrafiche è attualmente di 17,840 miglia, mentre nel 1868 era soltanto di 13,886 miglia; e gli Uffici telegraflici, che erano 178 dieci anni fa, ora sono 234.

Però, il progresso più notevole lo si riscontra nella statistica comparativa della trasmissione dei dispacci.

Nel 1877 furono trasmessi 1,008,119 telegrammi privati, mentre che nel 1868 ne erano stati trasmessi solamente 269,638; ed i dispacci governativi, che dieci anni prima furono 41,306, nel 1877 salirono a 100,916.

Finalmente, il numero totale dei telegrammi trasmessi, compresi quelli del servizio, fu di 1,166,833 nel 1877, mentre era stato solamente di 373,832 nel 1868.

I proventi telegrafici, che nel 1868 furono di 114,499 lire sterline, nel 1877 ammontarono a 249,646 lire sterline, pari a franchi 6,241,150.

In questo prospetto devesi pure comprendere l'isola di Ceylan.

**La Finanza.** — I giornali finanziarii non sempre sanno mantenersi nel loro campo d'azione, divenendo alcuni affatto dottrinarii, altri affatto empirici. Unire le teoria alla pratica, il principio alla sua immediata applicazione è quanto si richiede in un periodico che diviene la guida del commerciante, dell'industriale e del capitalista in genere. A questo scopo soddisfa egregiamente il giornale *La*

*Finanza* che si pubblica in Milano. Concorrono nella redazione uomini esperti ed imparziali, epperò vi si trovano scritti davvero commendevoli, sia teoricamente, sia praticamente. Il prezzo d'abbonamento di L. 3.50 è sì tenue, che noi crediamo superflua ogni altra raccomandazione e consigliamo i nostri abbonati ad associarsi a codesto pregiato periodico.

(*Comunicato*)

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, nella scorsa settimana, della fermezza, specialmente nelle Obbligazioni: le Azioni della Società delle Meridionali si tennero a 349 e 350.50; le Obbligazioni a 256.50 e 256.75; i Boni a 582.25 e 583.

Le Sarde, della serie A, negoziate a 254.25 e 254.75 — Le Pontebbane a 397.50 — L'Alta Italia a 268.

A Parigi, le Lombarde trovarono denaro a 151; le Obbligazioni a 244 — Le Vittorio Emanuele a 243 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 73; le Obbligazioni a 273.

## ESTRAZIONI

**Debito pubblico** — La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 57ª estrazione, che ha avuto luogo in Firenze il 30 novembre 1078:

*Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio.*

Estratto I, n. 117, col premio di L. 33,330.
» II, n. 9273, col premio di L. 10.000.
» III, n. 2561, col premio di L. 6670.
» IV, n. 8708, col premio di L. 5260.
» V, n. 15132, col premio di L. .900.

(Seguono i numeri delle 345 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1879 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle prime cinque estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° febbraio 1879, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 gennaio 1879, aventi i numeri dal 58 al 73 inclusive.

## CONVOCAZIONI

**Società edificatrice di case per la classe povera e laboriosa** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 16 corrente in Roma, per udire il resoconto del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1877, ed il rapporto di sindacazione sul bilancio relativo, nonchè per la nomina di consiglieri e sindaci pei 1878.

**Banca Romana.** — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 18 corrente in Roma (sede sociale), per le nomine del governatore e sottogovernatore, per la nomine dei censori e dei reggenti, in luogo degli uscenti per turno.

**Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 19 corrente in Firenze (piazza del Duomo, 15), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei censori, per l'approvazione del bilancio 1877, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1878, e per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale.

**Banca Generale.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 21 corr. in Roma (sede sociale), per deliberare sopra proposta di modificazioni allo statuto sociale.

**Società anonima di Fiumicino per la ferrovia, terreni e bagni.** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 21 corr., in Roma (via della Mercede, 50), per deliberare sulla proposta di modificazioni allo statuto sociale, per discussione del progetto di contratto 1876, per deliberare sullo scioglimento della Società, e per la nomina dei liquidatori, od altrimenti per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione.

**Società per la coltivazione delle Miniere di Montevecchio** — Gli azionisti sono convocati in assemblea annuale ordinaria pel giorno 28 corrente in Roma (via del Corso, 537), per la presentazione del conto della campagna 1876-77, per la relazione del Gerente, per la revoca di deliberazioni del 4 marzo 1868, per la presentazione del bilancio 1877-78, e per la nomina dei revisori e dei membri del Comitato di sorveglianza.

# Avvisi d'Asta

Il 16 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ordinaria manutenzione delle fortificazioni e dei fabbricati militari della Piazza di Genova, durante il triennio 1879-80-81, in diminuzione dell'importo di L. 167,580, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito lire 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori della variante del tronco della strada nazionale detta di Matera, compreso fra il Ponticello Saletta ed il Ponticello Stia 8°, della lunghezza di m. 1251.80, in diminuzione della somma di L. 52,914.74, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della quadriennale manutenzione della strada provinciale da Salerno a Cagnano, della lunghezza di chilom. 9.700, per l'annuo canone di L. 17,460. Manutenzione per anni quattro dalla consegna. Deposito interinale L. 1900, cauzione definitiva L. 17,460 in contanti, od obbligazioni del prestito provinciale, o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della Piazza di Torino, durante il triennio 1879-80-81, in diminuzione dell'importo di L. 114,498 75, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito L. 15,000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 19 detto mese, presso la Direzione straordinaria del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari marittimi della Piazza di Venezia e sue dipendenze durante il triennio 1879 80-81, in diminuzione dell'importo di L. 48,000, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria che dall'abitato di Acquaformosa arriva al torrente Galateo, confine con Lugro, della lunghezza di m. 1829.04, per l'importo di L. 43,276.30. Lavori da eseguire a termini del Capitolato. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 4325.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del

2° tratto della strada provinciale di Campofiorito per Contessa al confine della provincia, della lunghezza di chil 6.180, per il presunto importo di L. 180,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000 in fedi di credito o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 15,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Teramo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) par l'appalto della sistemazione dei due tronchi di strada provinciale da Penne ad Ascoli per Teramo, compresi fra il torrente Piomba ed il fiume Vomano, della lunghezza di m. 20,647, per la presunta somma di L. 219,972.50. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettnra di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione della strada da Ittiri a Romana, in diminuzione della somma di L. 140,852, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Deposito interinale L. 8000 in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 16,000 idem o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Cantalice (prov. di Aquila) si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada di Santa Margherita, che dall'abitato si estende al confine di Rieti, per l'importo di lire 53,370 83. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Il 27 detto mese presso il Ministero suddetto e presso la prefettura di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Firenze a Forlì, compreso fra la milliaria 32 ed il confine con la provincia di Forlì, della lunghezza di m. 45,599.72, per la presunta annua somma di L. 14,320. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1888. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 450 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della illuminazione dei fari e fanali della provincia di Cagliari durante gli anni 1879-80-81-82, per la presunta complessiva somma di L. 109,620. Manutenzione dalla consegna. Deposito interinale L. 5800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,900 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra il ponte sul Volturno ed il ponte Titolo, della lunghezza di m. 40,487, per la presunta annua somma di L. 19,440. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

ROSSI CESARE, *Gerente.*



# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

44ª Settimana. — *Dal 29 ottobre al 4 novembae* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 537,319.37 | 371.59 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 451,297.60 | 312.10 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | + 86,021.77 | + 59.49 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 17,378,097.92 | 12018.05 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1.446.— | 18,606,063.83 | 12867.26 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,227,965.91 | —849.21 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,147.— | 215,647.79 | 188.01 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,130.— | 211,291.65 | 186.98 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 17.— | + 4,356.14 | + 1.03 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,145,11 | 6,307,544.73 | 5,508.24 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,099.03 | 6,131,689.35 | 5,579.18 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 46.08 | + 175.855.38 | — 70.94 |

## Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal 17 al 23 settembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 466.297.10 | 14,673.51 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 472,749.11 | 14,975.95 |
| Differenza in più . . . | — | — | — |
| Differenza in meno . . . | — | 6,452 01 | 302.44 |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 settem. 1878 . | 1,652 | 19,177,111.58 | 15,928.84 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 20,154,213.08 | 16,801.45 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 977,101.50 | 872.61 |

(*) Media annua.

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di ottobre* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . | 37,913.48 | 15,998.65 | 10.887.00 |
| Piccola Velocità . . . . . . . | 4,579.25 | 383 70 | 2,991.25 |
| Totali . . . | 42,192.73 | 16,382.35 | 13,878,25 |

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952 46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

# ANNUNZI

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879 del tronco della strada provinciale da Torino a Lanzo, essendosi ottenuto il ribasso di L. 21.30 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 27,887.56.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 18 corrente a mezzodì.

Torino, il 7 dicembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

## SOCIETÀ GENERALE

# DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di rammentare ai signori Azionisti che, conforme agli Statuti sociali, l'assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi ne devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1879

Per conseguenza i signori Azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell'epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pomeridiane.

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno nel quale sarà convocata l'Assemblea a Firenze.

*Firenze, 5 dicembre* 1878.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### AVVISO D' ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di Sabbato 21 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'Appalto della manutenzione per sei anni a partire dal 1° luglio 1879 e terminare al 30 giugno 1885 del tronco della strada provinciale N. 7 da Torino in Francia pel Colle di Sestrieres, compreso fra la sua diramazione dalla strada provinciale Torino-Cuneo e l'abitato di Pinerolo, della lunghezza dì metri 28,604, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 30,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'Appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente Regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'Appalto, per la parte, ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'Asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere Capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al decimo dell'ammontare annuale dell'Appalto, in numerario, od in biglietti di Banca, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'Asta.

Il termine utile per fare il ribasso non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento scadrà nel giorno di martedì 31 corrente a mezzodì.

Il deliberatario dovrà, dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al terzo dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle casse dello Stato, a ciò autorizzate, di numerario, in biglietti di Banca, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario, nel termine che gli verrà fissato, non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'Asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo sono a carico del deliberatario.

*Torino, addì 6 dicembre 1878.*

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*

**C. BACCALARIO.**

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

ANNO XI. Mercoledì 18 Dicembre 1878 N.° 51.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.



**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**


*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.


SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le nuove costruzioni ferroviarie. Ordinamento amministrativo* (Continuazione) — *Sulla Ferrovia Pontebbana — La Commissione per l'inchiesta ferroviaria — Nostre Corrispondenze — Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane — Notizie ferroviarie estere — Notizie diverse — Prodotti settimanali delle Strade ferrate — Guida degli Azionisti — Annunzi.*

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO

(*Continuazione* — V. N. 50).

### § 3. — *Sistemi di costruzione — Bisogno di una legge che li regoli.*

Non crediamo opportuno di seguire l'ordine delle idee che la progressione degli articoli del progetto ministeriale determina, e preferiamo invece di completare tutto ciò che ha riguardo alle costruzioni.

L'art. 19 ha suscitato in seno della vostra Giunta una importante discussione, la quale potrebbe approdare ad utili risultati, qualora la Camera volesse accogliere le risoluzioni che avremo l'onore di proporvi.

Questo articolo stabilisce che, per le ferrovie le quali non possono far parte di una linea o rete principale, dovranno essere adottati i sistemi più economici di costruzione.

Ma quali sono questi sistemi, si chiedevano a vicenda i Commissarii? Cosa vuolsi intendere per metodi economici? Significherebbe forse che debbasi abbandonare lo scartamento ordinario e preferire le vie a binario ristretto? Vorrebbesi intendere invece l'eliminazione di ogni spesa di lusso, delle vaste Stazioni, la sostituzione delle fermate alle Stazioni, l'abbandono delle percorrenze notturne, e perciò di quanto all'uso di tali viaggi s'addice; l'allargamento della sorveglianza, e conseguentemente la diminuzione delle case di guardia e dei relativi cantonieri, la soppressione dei muri di cinta?

Da tutte queste interrogazioni facilmente rileverà ognuno l'incertezza che viene generata dall'articolo suddetto, il quale potrebbe anche dar luogo al più sfrenato arbitrio, quante volte una legge non venisse prontamente a fissarne il significato.

Evidentemente, con la frase adoperata non s'intese punto parlare delle ferrovie a sezione ridotta, dal momento che se ne discorse ampiamente nel successivo art. 20. È a credersi quindi che il pensiero ispiratore prendeva le mosse dalle interrogazioni da noi superiormente posate.

Che che ne sia, egli è certo c[illegible] ncertezza deve sparire non solo, ma che conviene chia[illegible] quanto a tale argomento si riferisce.

A questo proposito, la Giunta [illegible] considerare che sarebbe oramai tempo di redigere [illegible] un Codice ferroviario, il quale determinasse con pr[illegible]sione le varie categorie e tipi di massima di ciascuna, stabilisse in modo definitivo e duraturo i concorsi dello Stato, il modo di regolare i Consorzii obbligatorii, le norme per l'applicazione dei sistemi di economica costruzione, e finalmente i casi in cui la costruzione a binario ristretto fosse da preferirsi.

Nel 1866, il ministro Jacini tentò la presentazione di una legge conforme a quella da noi invocata, ma essa non venne mai in discussione; e per altro sarebbe stata incompleta, avvegnacchè, oltre alle definizioni delle varie categorie di ferrovie e delle sovvenzioni assegnate dallo Stato ad ognuna di esse, di null'altro si discorresse.

E tanto più volentieri la vostra Giunta insiste in questo suo voto, in quanto che ritiene giuste ed esatte le disposizioni degli art. 19 e 20, la cui mercè sarà possibile la realizzazione di una grande rete, senza aggravare oltre misura lo Stato. Imperocchè, da un lato potranno essere adottati tipi meno costosi per le ferrovie che meritano la conservazione del binario normale, e dall'altro si aumenteranno, con gradimento di tutti, i casi in cui, con vantaggio, la ferrovia a scartamento ridotto potrà sostituirsi alle costose costruzioni normali.

Siamo perciò d'avviso che, lungi dal mettere gli animi in guardia contro le costruzioni a scartamento ridotto, debbasi la scelta di questo sistema incoraggiare con ogni genere d'allettamenti. Tali vie rispondono abbastanza al fine della celere locomozione, pur evitando le enormi spese che la costruzione o l'esercizio delle ferrovie ordinarie richiedono; e questa economia fa sì che le ferrovie a scartamento ridotto possano e debbano preferirsi tutte le volte in cui vuolsi provvedere ad un interesse meramente locale.

Per facilitarne l'introduzione, la vostra Giunta pensò di migliorare le condizioni del concorso da parte dello Stato.

Perchè, si diceva, limitare in taluni casi il sussidio a L. 500 a chilometro per 35 anni, e non lasciare che le cose procedano secondo i principii generali già adottati?

Ed alle obbiezioni di coloro i quali opinavano che le L. 500 rappresentano con molta approssimazione il capi-

tale necessario oggi per la costruzione, si rispondeva: ma se è così, perchè innovare i termini della legge senza nessun utile per lo Stato? E se poi lo Stato con questo mezzo pretende di ottenere qualche risparmio, perchè permettere che lo realizzi a danno della economica convenienza dei Comuni e delle Provincie interessate?

Nel caso di costruzione a sezione ridotta, tanto la costruzione, quanto l'esercizio vengono assunti dagli enti interessati. Ciò è giusto, ed è anche conforme alla regola, che a nostro avviso dovrebbe imperare, che lo Stato non debba esercitare, direttamente od indirettamente, se non le linee da esso costruite.

E che lo Stato non debba gravarsi del peso dell'esercizio delle ferrovie a sezione ristretta, ognuno intenderà di leggieri. Bisogna invero considerare che il pesantissimo onere dell'esercizio delle ferrovie ordinarie può essere assunto sull'unico riflesso, che col materiale delle proprie linee lo Stato può disimpegnare il servizio delle ferrovie provinciali o locali.

Nella più disgraziata ipotesi potrà richiedersi forse un piccolo aumento di carri, ma il forte accrescimento non potrebbe divenire necessario se non allora che il traffico assumesse straordinarie proporzioni; nel qual caso, le linee diventando rimuneratrici, la spesa per l'aumento del materiale riceverebbe largo compenso dal prodotto della ferrovia.

Arrogi a tutto ciò il niun bisogno di nuove officine di riparazione o di costruzione nelle linee secondarie, l'alto personale dirigente già esistente, sia che lo Stato disponga dell'esercizio delle reti locali o pur no, ed avremo la spiegazione della convenienza, per esso, ad addossarsi il rischio dell'esercizio delle nuove linee a costruirsi.

Non è così per le ferrovie a sezione ridotta.

Quivi si richiede un materiale tutto diverso, quivi officine e fabbricati appositi esigonsi; qui tutto un personale meccanico speciale abbisogna. E come se tutto ciò fosse poco, occorrono ad ogni linea a scartamento ridotto un materiale proprio, delle proprie officine ed un personale distinto, tutte le volte che non possano (caso molto probabile) mettersi le linee in comunicazione.

Se dunque ragioni di calcolo e di convenienza economica consigliano l'adozione di una ferrovia a binario ristretto, è ragionevole che la responsabilità dell'esercizio di essa ricada sull'ente locale, a vantaggio del quale si prescieglie e dal quale viene costruita.

Per queste considreazioni, la vostra Commissione ha accettato nella sua integrità l'art. 16 suddetto, modificando solamente, in conformità delle idee espresse, il successivo articolo 20. Questi due articoli modificati prendono nel nostro schema di legge i numeri 18 e 19.

E poichè ci pare che non debba riuscirvi discara una qualche notizia sulle ferrovie private a sezione ridotta, e su quelle che occupano il suolo delle vie ordinarie, vuoi sotto il nome di *tramways* o di ferrovie stradali, anche perchè si possa in qualche guisa apprezzare convenientemente quel che di tecnico contiene l'articolo 19 suddetto, ci affrettiamo a mettervi sott'occhio sommariamente le notizie su questa materia da noi raccolte.

Così come nel Belgio, in Francia ed in Inghilterra, esistono da noi delle ferrovie d'uso affatto privato; e l'industria dei *tramways* va prendendo un discreto sviluppo, anzi promette di diventare importantissima fonte di benessere e di civiltà.

Le ferrovie d'interesse privato fecero la loro comparsa nel nostro paese nel 1844, mercè la concessione fatta dal Gran Duca di Toscana alla Società delle miniere di Montebamboli. Detta linea, della lunghezza di 28 chilometri, con motore animale, venne demolita nel 1870, essendo rimasto sospeso l'esercizio delle miniere.

Oltre alla suddetta, si noverano in Toscana le ferrovie di Follonica di metri 1702; delle cave di marmi di Carrara, le due dalle cave di lignite e di torba di Murlo e Monterufoli, e finalmente le altre due delle ferriere di Vada e di Piombino.

Queste ultime cinque linee numerano complessivamente chilometri 51 + 303, e vengono esercitate, quattro con motore meccanico, e l'ultima con motore animale, così come quella di Follonica.

Le ferrovie private nelle altre provincie continentali d'Italia si riducono: a quella delle cave di Collefiorito in provincia di Mantova, lunga metri 2271, per trasporto di ghiaia; a quella della Boratella in provincia di Forlì, in servizio delle miniere di zolfo, lunga metri 4059; e finalmente a quella delle saline di Barletta, lunga metri 5700.

Esistono finalmente in Sardegna altre ferrovie di interesse privato, in servizio di talune miniere di quell'isola, le quali unitamente misurano chilometri 64 + 670. Di queste una sola è esercitata a cavalli.

In complesso dunque, contiamo in tutto il Regno chilometri 129 e metri 705 di ferrovie private, delle quali la massima parte esercitate con motore meccanico.

E venendo ai *tramways*, rammenteremo parimenti come la prima linea venisse costruita nel 1872 a Torino, da piazza Castello alla barriera di Nizza. Dietro questo esempio, i *tramways* s'introdussero nelle principali città d'Italia; onde è che oggi il loro sviluppo ascende a 98 chilometri in esercizio ed a 57 in via di costruzione.

Le principali reti attivate, od in corso di attivazione, sono: quella di Roma di 31 a 32 chilometri, di cui solo chilometri 2 + 980 in esercizio; quella di Milano di 36 chilometri circa; quella di Torino di chilometri 26; quella di Napoli di chilometri 27 1/2, di cui solo 13 in esercizio; quella di Genova di chilometri 9 + 185; quella di Cuneo di chilometri 7 + 930; quella di Rimini di 2 + 300; quella di Palermo di chilometri 13, di cui una parte ancora in costruzione; e finalmente quella di Talamone al mare, di un chilometro circa.

Fin oggi non esistono discipline o leggi speciali, che regolino con esattezza la concessione delle ferrovie private e dei *tramways*.

Le prime, è vero, furono considerate dalla legge dei lavori pubblici del 1865, ma quella legislazione risulta affatto incompleta.

Essa prescrive che il Ministro dei lavori pubblici ha la sola ingerenza per quanto concerne l'igiene e la sicurezza pubblica sulle ferrovie private di prima categoria, cioè di quelle le quali restano infra i limiti della proprietà di chi le costruisce; ed ha il diritto dell'approvazione dei piani esecutivi per le altre di seconda categoria, ossia per quelle le quali interessano od intersecano una proprietà pubblica, o toccano in qualsivoglia modo le proprietà private, le pubbliche vie, i corsi d'acqua e gli abitati.

Ai *tramways* non sono riuscite applicabili le disposizioni della legge 20 marzo 1865, e fin oggi, a differenza di ciò che si pratica in Inghilterra, in Francia, e quasi conformemente al disposto della legge belga, si è tacitamente ammesso il principio, che la concessione può farsi dalle Amministrazioni locali proprietarie delle strade a percorrere.

Dissimo diversamente di ciò che praticasi in Inghilterra ed in Francia; e di fatti, nel primo di questi paesi esiste la legge del 9 agosto 1870 (*The tramways*, art. 170), la quale prescrive che il *Board of trade* (Ministero del commercio) ha la facoltà di concedere con Decreto provvisorio la costruzione e l'esercizio dei *tramways*, allorchè i concessionarii non chiedono il diritto d'espropriazione, nel qual caso bisogna invocare l'autorizzazione del Parlamento.

Per altro, i decreti del Ministero del commercio non diventano esecutivi se non dopo la conferma del Parlamento medesimo. Per ottenere poi la concessione suddetta, bisogna comprovare l'adesione di due terzi delle Amministrazioni incaricate delle vie per le quali i *tramways* debbono transitare; ed i concessionarii occorre si sottopongano alle regole di costruzione prescritte dalla stessa legge, fra le quali sono degne di nota le seguenti:

Fra l'orlo dei marciapiedi e la rotaia più vicina ad essi deve essere lasciato un intervallo di 9 piedi e 6 pollici.

Qualora i due terzi dei proprietarii frontisti del lato della strada si opponessero all'avvicinamento anzidetto, il *tramways* deve traversare per il centro della strada.

Meno i casi di speciale concessione, la larghezza delle rotaie dei *tramways* deve essere eguale a quella delle strade ferrate, e la trazione deve farsi a cavalli.

Finalmente si prescrive che, restando sospeso per tre mesi l'esercizio, il Ministro del commercio può ordinare lo smantellamento della linea. E parimenti può concedere ad altri l'esercizio del *tramway* in concorrenza col primo concessionario, tutte le volte in cui il servizio fatto dal primo non risponde alle esigenze del pubblico. Simili concessioni sono sottoposte però a speciali condizioni.

In Francia invece non esiste legge speciale, quantunque si sia più volte tentato di farne una. Fin dai primi momenti in cui il signor Loubat tentò di trapiantare in Europa le ferrovie a cavalli, che aveva visto funzionare in America dove erano nate, cioè nel 1853, il Governo francese ritenne che i *tramways*, i quali allora chiamavansi ferrovie americane dalla loro origine, fossero un accessorio della grande viabilità, e di conseguenza dipendessero interamente dal Potere centrale, unico rappresentante della nazione in fatto di viabilità generale.

Nelle prime concessioni però si richiese l'avviso dei Comuni e delle Provincie, tutte le volte che i *tramways* dovevano attraversare o percorrere vie comunali o provinciali, ma a poco a poco neanco questo fu ritenuto necessario; ed in seguito a due autorevoli pareri del Consiglio di Stato del 22 luglio 1875 e del 9 marzo 1876, fu modificato il Capitolato d'onere di massima, nel senso che lo Stato fa le concessioni liberamente, senza il concorso o consenso di altri enti, anche quando i *tramways* debbono giovarsi di vie comunali e provinciali. Come conseguenza di ciò, si è stabilito che i *tramways* o le ferrovie stradali ricadono esclusivamente a vantaggio dello Stato, allo spirare della concessione.

In base a questa giurisprudenza, comunemente ammessa in Francia, la costruzione e l'esercizio dei *tramways*, che non escono dal perimetro delle città, sono pure dallo Stato concessi ai Comuni interessati, col diritto di subconcederli a privati intraprenditori, alle stesse condizioni dei Capitolati d'oneri della primitiva concessione.

Nel Belgio finalmente, che è il paese sul quale, come dissimo, ci siamo a ragione modellati, i *tramways* sono regolati dalla legge 9 luglio 1875; la quale prescrive che le concessioni si fanno dall'ente proprietario della strada, salvo l'autorizzazione del Governo, a meno che non abbiano a costruirsi per intero sulle vie nazionali, o attraversino più provincie, nel quale caso vengono fatte dallo Stato, senza tenere conto della natura delle strade attraversate o percorse.

Prima di por termine a questa rassegna, la quale può giovare per rendere in qualche guisa popolare l'uso delle ferrovie stradali in rimpiazzo delle ferrovie ordinarie, quando ragioni di economia o di traffico non consentono di costruire queste ultime, aggiungeremo poche nozioni tecniche di un certo interesse.

Rammenteremo in primo luogo, che l'impiego del motore meccanico fa celere cammino, e già si esperimentano motori di varia natura. Una speciale Commissione creata in Francia nel 1876, sotto la presidenza del Ministro dei lavori pubblici, prendeva in esame la macchina Harding, la macchina Mekarski (ad aria compressa), e la macchina Francy senza fornello (detta *termo-specifica*).

Venendo ai particolari delle costruzioni delle ferrovie stradali, facciamo avvertire come d'ordinario non si fanno concessioni, quando la via non abbia almeno una larghezza di metri 7.15 fra i due marciapiedi; e permettesi il binario doppio nel solo caso in cui la larghezza superi metri 9.80.

Questa regola comincia a soffrire delle eccezioni; imperocchè in Anversa il minimo della larghezza è di 7 metri, e si può credere che si fanno concessioni sopra strade più strette ancora, collocando il binario a metri 0.50 da uno dei marciapiedi.

A Liegi, il *minimum* della larghezza è fissato a 6 metri; ed a Gand si dà il permesso tutte le volte in cui un carro ordinario ed uno da *tramway* possono incrociarsi sulla stessa via.

Salvo poche eccezioni, il piazzamento delle rotaie si fa in Francia nel centro della carreggiata, e nel Belgio invece sui lati. Se una volta non si richiedeva la selciatura fra le rotaie nelle strade imbrecciate, oggi invece si esige, lasciando ai costruttori la determinazione della larghezza interna del binario ed altre particolarità di second'ordine.

I raggi delle curve, in caso di bisogno, si fanno scendere fino a 15 e 14 metri per i *tramways*, i quali corrone con vetture isolate. Finalmente la forma ed il peso dello rotaie si adattano all'uso ed al carico che si vuole loro applicare, ma in tutti i casi sono collocate in modo da non superare il livello del piano stradale; per la qual cosa sono in esso internate.

Stando alle risultanze delle erogazioni fatte in Francia per l'impianto delle ferrovie stradali, si rileva che il prezzo per le ferrovie ad un binario si aggira fra un minimo di L. 18.22 e L. 50 il metro lineare, secondo che il binario deve assettarsi sopra una via imbrecciata o selciata, e secondo la maggiore o minore lunghezza dei tratti a doppia via. Che per le vie intieramente doppie, il prezzo è di lire 78 ad 83, 44; e finalmente che per una via doppia, comprese le scuderie, le rimesse e fabbricati accessorii può elevarsi a 142 lire.

Ispirati dai concetti che abbiamo avuto l'onore di esporvi, non solo abbiamo corretto l'articolo 20 del Ministero siccome dissimo; ma non chiuderemo questo paragrafo senza esprimere nuovamente il desiderio che venga presentata nella ventura Sessione una legge, la quale regoli in modo definitivo e concreto la materia ferroviaria, determinando i tipi delle varie categorie, le regole di costruzione, le servitù, la polizia stradale, gli indennizzi per danni arrecati alle persone, i metodi economici di costruzione, e quanto altro a questa vasta materia si attiene.

Nella speranza intanto che vorrete consacrare questa nostra aspirazione con un voto solenne, ci permetteremo presentare in fine un ordine del giorno in questi sensi.

*(Continua).*

## SULLA FERROVIA PONTEBBANA

*Lettera al Direttore del giornale*
*il* MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Dall'egregio nostro amico ing. cav. Vincenzo Ferrari ci venne diretta, alcuni giorni sono, la seguente lettera, che non abbiamo potuto pubblicar subito, stante la sovrabbondanza della materia in corso di stampa. Lo facciamo oggi con piacere, persuasi che lo scritto del chiarissimo nostro amico non avrà perduto d'importanza per l'involontario ritardo di qualche giorno.

*Pregiatissimo amico,*

Ho potuto finalmente soddisfare a un desiderio, che nutriva da molto tempo, ed ho visitato i lavori della ferrovia UDINE-PONTEBBA; e come vi aveva promesso, ve ne scrivo secondo le impressioni, che ne ho ricevuto, sicuro di far cosa grata a voi ed ai lettori del vostro giornale. Non posso, peraltro, darvi una descrizione particolareggiata (e me ne spiace assai), non consentendolo il poco tempo, di cui ho potuto e posso disporre, e neanche forse l'indole e il programma del vostro giornale.

Nel 1850, mentre accudiva allo studio della ferrovia pedemontana da Treviso per Udine al confine Illirico, feci coi colleghi una gita da Udine a Pontebba, e ne tornammo lieti per aver ammirato le belle opere d'arte della grande strada militare lungo la valle famosa del Fella, e persuasi che chi fosse stato incaricato di tracciare e costrurre una ferrovia su per quella valle, avrebbe incontrato difficoltà grandissime, e per poco non dicemmo in alcuni punti insuperabili.

La valle del Fella, nella quale si costruisce la parte montana della ferrovia, dal Tagliamento a Pontebba, è angusta e dirupata; ed è formata per la maggior parte da grandi masse calcari dolomitiche con frequenti strati di

silice, e da puddinghe e conglomerati argillosi. Allo sbocco delle valli confluenti s'incontrano larghi e protesi coni di dejezione, e al piede delle altissime coste a picco si stendono in forma quasi di colline inclinate verso il Fella i detriti di antichissime frane, coperti di terreno vegetale messo a coltivazione.

In tali circostanze è manifesto quanto arduo còmpito fosse lo stabilire una ferrovia; tantopiù che, ove appena si offriva un sito opportuno, quel sito era già occupato colla anzidetta strada militare.

Il desiderio, che io aveva di visitare quei luoghi, e i lavori che si stanno facendo per la Ferrovia, era stato maggiormente eccitato, quando seppi che una rispettabile Società di costruzioni, diretta e servita da esimii Ingegneri, aveva fatto il progetto di quella ferrovia, calcolando una spesa preventiva di circa 14 milioni per tutta la linea da Udine a Pontebba; che quel preventivo fu poi di gran lunga superato all'atto pratico della costruzione dalla Società Ferroviaria dell'Alta Italia; e che alla fine il consuntivo sarebbe per risultare forse doppio dell'accennato preventivo.

Ora però, che ho veduto ed esaminato le cose, ho potuto in qualche modo spiegarmi la ragione sì del primo preventivo, che del consuntivo reale.

Quelle apparenze di compattezza e di solidità osservate in quelle grandi masse calcari dovettero far ritenere alla prima Società di poter forare buona parte delle gallerie senza bisogno di rivestimento, come accadde per le Liguri e per la Savonese; e inoltre di trovare sul sito ottima pietra da costruzione. — Quegli enormi piani inclinati, rivestiti di coltivazione, dovettero far presumere che si avrebbe potuto scavare le trincee senza gravi difficoltà, e facilmente, occorrendo, sostenerne le pareti con muri di non grandi dimensioni.

Ma, all'atto pratico, quelle apparenze fallirono; e le roccie calcari si manifestarono rotte in ogni senso, e disgregate, e intercalate da sottili strati di argilla formanti altrettanti letti di scorrimento. Quei piani inclinati si trovarono composti da frammenti di calcari schistosi, misti ad argille e grossi erratici; e quei coni di dejezione, costituiti da piccolissimi cubetti calcari senza alcuna coesione; tantochè non si tosto vennero turbate le ragioni del loro equilibrio, tutto prese a muoversi e scorrere verso il mezzo della valle, assumendo forma e importanza di enormi frane e scoscendimenti.

Io non so, se i limiti massimi di salita e di discesa fossero, al tempo del primo progetto, prescritti quali vennero poi osservati nella esecuzione; certo è, che se fosse stato permesso di stabilire livellette fino al 25 per 1000, la ferrovia sarebbesi potuta adagiare assai meglio sul fondo e sui lati della valle del Fella, e si sarebbero risparmiate grandissime spese per gli altissimi ponti e viadotti, e per le gallerie ed altre opere d'arte, rese inevitabili dal ristretto limite di pendenza del 16 per 1000, che è stato adottato.

Mi era stato detto inoltre — non ricordo bene da chi e quando — che la Società dell'Alta Italia aveva condotto talvolta il tracciamento in luoghi diversi da quelli scelti dalla prima Società, e che cotali variazioni non rimasero senza influenza sull'aumento di spesa. Io, per verità, non so dove precisamente corresse la traccia del primo progetto, ma l'aspetto dei luoghi, e l'esame delle circostanze (resomi ora assai facile dai lavori eseguiti ed in corso) mi hanno del tutto persuaso, che mal saprebbesi additare da chichessia un sito, in cui si avesse potuto porre la ferrovia con eguale sicurezza e con dispendio minore.

Comunque sia, il fatto sta, che le difficoltà presentatesi alla costruzione furono e sono grandissime; e se per la massima parte furono vinte, alcune però reagiscono tuttavia, specialmente sotto forma di frane argillose; e sono tali che farebbero dubitare dell'avvenire, chi non le avesse vedute coi propri occhi vittoriosamente superate in altri luoghi della stessa linea, e per merito delle stesse persone.

Lasciando da parte la ferrovia del Semmering (che è pure un monumento d'arte di un Italiano, dell'illustre Ghega), io pongo sopra tutte le ferrovie italiane, sotto ogni aspetto e fuori d'ogni confronto, la linea del Fréjus.

Dopo quella, la linea dei Giovi, la Porettana, e le Liguri presentarono pur esse gravissime difficoltà, ciascuna però più spiccatamente in un ordine suo proprio (non parlo della Savonese, e capirete perchè); ma la Ferrovia Pontebbana raccoglie in sè grandi esemplari di tutte le difficoltà caratteristiche delle linee nominate; e vi ho riscontrato i larghi ed alti passaggi obbligatorii sù grandi torrenti, come quelli della Scrivia, e le roccie rotte e scorrenti come nelle Liguri, — e le frane argillose come nella Porettana.

I metodi adottati per eseguire i lavori della Pontebbana sono stati diversi a seconda delle circostanze; ma tutti improntati di una conoscenza dell'arte veramente singolare.

Se l'indole di codesto vostro giornale me lo consentisse, non potrei trattenermi dal descrivere almeno quello pieno di accorgimenti, che fu impiegato per le gallerie entro gli ammassi di detriti asciutti; per le quali si dovette murare dapprima il piedritto *a valle* entro apposita trincea sostenuta da fortissime puntellature; le quali poi, fatto punto d'appoggio sulle stesso piedritto, servirono per scavare e sostenere tanta trincea centrale, da poter fare il vôlto; e rimesse tutte le materie scavate entro le trincee liberate dalle puntellature, si procedette dalle due teste della galleria, a scavarne la *luce* e *sottomurare* il piedritto *a monte*, e la *platea* costituita da un vôlto a rovescio, o *supino*. Veduto l'ottimo successo, io dovetti dichiarare essere quel metodo più *possibile*, che *probabile!*

Ecco ora una descrizione succinta delle principali opere d'arte da Udine a Pontebba.

Nella prima sezione da Udine a Resiutta s'incontrano due gallerie, la prima di 600 metri, la seconda di 800 circa; ed un ponte in muratura attraverso il torrente detto i RIVOLI BIANCHI, il quale merita un cenno speciale. Il ponte è lungo metri 783, e consta di 55 archi di 12 metri; esso passa il torrente presso il suo sbocco nel Tagliamento. In questo luogo, il letto dei Rivoli Bianchi è costituito da un profondo strato di piccoli cubetti di circa due cent. di lato, di calcare bianco: privi d'ogni materia argillosa od altra che in qualsiasi maniera li colleghi, quei minutissimi detriti sono talmente permeabili dalle acque, che queste vi corrono dentro senza mai comparire alla superficie; e siccome la pendenza è forte, le acque spingono verso lo sbocco i detriti, unico movimento che si renda sensibile in quel torrente; e in tempo di piena, il movimento dei detriti diviene tale, che assume l'aspetto di un torrente di materie solide: da ciò il nome di *Rivoli Bianchi*.

Arrestare, deviare od in qualsiasi altro modo modificare il moto continuo di quell'enorme ammasso di detriti sarebbe stato impossibile, come del pari era impossibile evitarlo colla ferrovia. Fu pertanto ottimo il partito proposto ed approvato di attraversarlo con un ponte che, basato sul fondo immobile, offrisse ai detriti un numero considerevole di luci, quante bastassero per lasciar loro libertà di continuare la via fino allo sbocco nel Tagliamento. Le difficoltà di fondazione furono gravissime, come è facile immaginare, ma l'opera compiuta corrispose perfettamente allo scopo.

Nella sezione da Resiutta a Chiusaforte s'incontra un gran ponte di cinque travate di ferro, lungo 166 metri sul torrente Fella. Havvi inoltre il viadotto in cinque archi di muratura detto del Mulino, ed alcune gallerie forate in gran parte entro argille miste a roccie calcari disgregate.

Fino a Chiusaforte la strada, come si sa, è già aperta all'esercizio. I lavori del primo tronco, da Udine a Gemona, furono eseguiti sotto gli ordini del cav. Bermani, Ingegnere di divisione della Società dell'Alta Italia. Chiamato il sig. Bermani a reggere la divisione di Milano, subentrò nella redazione dei progetti e nella direzione dei lavori, l'Ingegnere di divisione sig. Richard, strenuamente coadiuvato dall'ingegnere Oliva, Capo-Sezione principale.

La Stazione di Chiusaforte dovette essere collocata in luogo reso assai difficile dalla falda franosa a cui si appoggia, e da un precipitoso torrentello: alle frane furono opposti enormi muri di sostegno, e il torrentello fu messo

entro una specie di galleria inclinata con platea a salti, costituente un'opera d'arte ragguardevolissima per le difficoltà d'ogni specie che si dovettero superare, e per la vaghezza dell'aspetto esteriore.

Da Chiusaforte a Pontebba i lavori sono in corso, ma molto avanzati.

È questo il tronco che risale la valle del Fella, e contiene le più grandi ed importanti opere d'arte di tutta la linea.

Havvi presso Chiusaforte sul Fella un ponte di due sole travate di ferro, lungo 146 metri ed alto 15 sul fondo. Un altro ponte, pure di ferro, sul torrente Dogne di 170 metri di lunghezza, alto 36 metri sul fondo. Il progetto porta 4 travate, di cui due di m. 40 e due di m. 47 circa.

Un terzo ponte sul Fella, progettato in tre travate sviluppato in due flessi contrarii, separati da un rettilineo di 80 metri. Esso misura 37 metri d'altezza, ha un'obliquità colla corrente di circa 45°, ed è sotto livelletta col 16 per mille.

È questo fra i ponti il massimo; le curve alle sue estremità, l'obliquità e l'altezza delle pile e la pendenza della livelletta formano un complesso di difficoltà, quali ben di rado si presentano agli uomini dell'arte: a tutto però è provveduto con perfetta conoscenza, tanto teorica che pratica, in modo da rendere tranquillo il più dubitoso osservatore.

Dopo i ponti principali, i viadotti: fra i quali quello di Cadramazzo, alto 18 metri, di 7 luci, in muratura, colla centrale di metri 20.

Quattro viadotti minori, di 5 a 7 vôlti di 12 a 15 metri di luce; e 12 di 5 a 9 archi, di 8 a 15 metri, con altezze sul fondo variabili fra i 10 e 20 metri. Alcuni ponti di un sol arco di 22 metri.

Parecchie gallerie in circostanze difficilissime.

Un numero assai considerevole di grandi muri di sostegno, sormontati da lunghe scarpate rivestite di pietrame in malta ed a secco, e talune da ingegnosa applicazione di zolle erbose formanti rettangoli riempiti di terra vegetale.

Le forme e i modi di applicazione di quei muri di sostegno e di que' rivestimenti riuscirono perfettamente ad arrestare e sistemare enormi frane di argille miste a detriti schistosi ed a massi erratici; e sebbene quando io fui nei luoghi, vi fossero tuttavia alcune di tali frane, contro le quali ferveva la lotta dell' arte, pure parvemi poter rimanere sicuro che l'arte avrebbe trionfato.

Tutte le opere d'arte, per l'esattezza dei tracciamenti e per le loro proporzioni, presentano bellissimo aspetto; e vi aggiungono vaghezza e venustà i materiali impiegati, per l'accorgimento col quale furono alternati, sia per rispetto alla loro solidità specifica, sia perfino per la varietà della tinta; essendo impiegati in una stessa opera il calcare bianco del luogo, ed il cenerognolo analogo alla pietra d'Istria, proveniente da cave lontane; e le oscure breccie di Osopo, e il rosso degli ottimi mattoni fabbricati sul sito. I paramenti sono ad opera reticolata, o a corsi di bozze informi o lavorate, a norma della natura dei materiali e del luogo d'impiego.

A rendere solida la muraglia, ha contribuito potentemente la calce di Palazzolo, la quale fu esclusivamente impiegata, e che, come è noto, si presta a formare qualsiasi cemento, da quello che fa presa celerissima entro l'acqua a quello che serve ad intonacare.

Io stimo dovere di collega ricordare i nomi degli Ingegneri che contribuirono a costruire quella ferrovia. Oltre ai nominati Bermani, Richard e Oliva, i lavori furono affidati agli ingegneri di sezione Tarra, Rebuffo, Heiman e Norsa, assistiti da giovani ingegneri-allievi delle ben note Scuole di Torino e di Milano.

Anche i cantieri delle varie Imprese costruttrici meritano speciale menzione per le previdenze largamente economiche, che vi si scorgono. Quei cantieri riuscirono tanto più importanti, in quanto che, per tratti molto considerabili la ferrovia corre dal lato del Fella, ove non havvi alcuna strada; sicchè furono costrutti dagli appaltatori otto ponti provvisorii sul Fella stesso, praticabili dai più pesanti carichi, e molti chilometri di ferrovia di servizio, e parecchi piani inclinati *alto-motori*, taluno dei quali mossi da macchine telodinamiche: espedienti questi resi necessarii dai luoghi, i quali, difficilissimi dappertutto, erano talora, prima che fossero stabiliti i cantieri, inaccessibili all'uomo.

Lasciando il primo tratto da Udine alla Stazione di Carnia già da tempo in esercizio, il tratto successivo da Carnia a Resiutta fu costrutto dall'Impresa Peregrini-Perego. Il tratto da Resiutta a Chiusaforte dall'Impresa Ciampi-Luzzati. Da Chiusaforte al torrente Dogna inclusivamente, dall'Impresa Comboni; e da Dogna a Pontebba dall'impresa Marsaglia-Agostinetti. Le travate di ferro furono costrutte dalla Impresa Industriale Italiana di Napoli; tranne quelle del secondo ponte sul Fella, che furono eseguite dalla Ditta Miani-Venturi di Milano.

A Pontebba, come ognuno sa, trovasi il confine tra l'Italia e l'Impero Austro-Ungarico, contrassegnato da un piccolo torrente. Al di là tutto immediatamente cangia: il paese di Pontebba prende il nome di Pontaphel: la lingua, l'aspetto, le vesti degli abitanti; la forma, il colore, il materiale delle case e dei tetti: tutto cangia. Cangiano i colori delle garette, e le uniformi delle guardie e dei soldati; e io percorrendo la linea dei lavori, scorsi anche fra i cantieri sensibilissimi cangiamenti, che non è mio cómpito specificare, ma che posso assicurare non fanno torto alla parte italiana.

Nel chiudere questa succinta descrizione, alla quale ben mi duole di non aver potuto dare quello sviluppo di particolari, che l'opera richiede e che io avrei desiderato, faccio voti perchè la Direzione generale delle costruzioni per le Ferrovie dell' Alta Italia renda di pubblica ragione i tipi e i disegni di questa, che sarà principalissimo fra i tanti monumenti sui quali la cessata Società Ferroviaria ha basato la propria rinomanza.

Torino, 30 novembre 1878.

Vostro aff.mo amico
VINCENZO Ing. FERRARI.

## La Commissione per l'inchiesta ferroviaria

La Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane, dal 3 al 12 corrente ha tenuto 11 sedute.

Quasi tutti i suoi membri sono stati sempre presenti; presiedeva l'on. senatore Jaciui.

Ha discusso tutto il questionario generale, formulato dall'on. Genala relatore; ed il questionario militare, compilato dall'on. generale Raffaele Cadorna. Con varie modificazioni ed aggiunte, ha approvato l'uno e l'altro.

Il questionario è diviso in capitoli:

Nel cap. I sono comprese le domande che si riferiscono all'ordinamento economico ed amministrativo delle Società che esercitano le ferrovie italiane.

Nel cap. II si parla dell'ordinamento dell'esercizio, cominciando a domandare intorno al modo con cui è organizzata l'amministrazione.

Nel cap. III si tratta del materiale fisso e mobile, e del combustibile.

Nel cap. IV sono svolte le domande concernenti il trasporto delle merci e dei viaggiatori.

Il cap. V verte sulle spese d'esercizio.

Il cap. VI riguarda le tariffe.

Il cap. VII ha per oggetto l'ingerenza governativa.

Nel cap. VIII si tratta delle ferrovie *dello Stato*, esercitate dalle *Società private*.

Nel cap. IX delle ferrovie *dello Stato*, esercitate *provvisoriamente* dallo Stato.

Il cap. X contempla l'esame delle proposte pel riordinamento delle ferrovie italiane.

Finalmente nel cap. XI sono svolte le *domande generali*.

Segue poi il questionario militare, che forma una appendice del questionario generale.

Il cap. I tratta del *materiale mobile*, sotto l'aspetto militare.

Il cap. II del personale militare.

Il cap. III dei lavori e delle modificazioni nel servizio

necessarii per assicurare la produttività militare, ossia per rendere più pronta e sicura la mobilizzazione dell'esercito.

Il cap. IV concerne la preparazione in tempo di pace.

Nel cap. V infine si domanda quale sia la miglior soluzione del problema ferroviario sotto l'aspetto militare.

Il questionario verrà tra breve pubblicato e mandato ai senatori e deputati, alle Società esercenti, alle Camere di commercio, nonchè in generale a tutte le persone che sono competenti nelle questioni ferroviarie. Sarà anche messo in vendita per agevolare al pubblico il modo di procurarselo.

Alle domande contenute nel questionario, chiunque potrà rispondere.

Si potrà rispondere ad una o più domande, in iscritto od a voce.

Le risposte orali si daranno quando la Commissione terrà le sue sedute pubbliche in Roma e nelle principali città d'Italia. Le risposte saranno pubblicate, in sunto o per esteso, negli atti della Commissione d'inchiesta.

Per preparar meglio l'adempimento del suo còmpito, la Commissione ha deliberato di dividere in più parti la materia contenuta nel questionario, e di affidare lo studio preparatorio di queste a cinque speciali Comitati.

La Commissione d'inchiesta non si terrà paga alle risposte che otterrà; ma, come ha già cominciato a fare, continuerà nella raccolta e nello studio dei documenti e dei libri italiani e stranieri. Ed anzi sappiamo che ha nominato uno speciale Comitato per organizzare lo studio della questione ferroviaria all'estero. È probabile che qualcuno de' suoi membri o qualche bravo ingegnere riceva l'incarico di recarsi ne' principali paesi stranieri, per assumere e raccogliere i dati dell'altrui esperienza.

Nella sua seduta vespertina di domenica (8), ha lungamente discussa per la seconda volta la questione riguardante gli Stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili di Napoli, ed ha deliberato di chiedere nuovi schiarimenti al Ministero dei lavori pubblici, per poter su tale grave argomento pronunciare il suo giudizio con piena cognizione di causa.

Infine la Commissione ha deliberato di rivolgersi al Potere legislativo con un breve rapporto, per dire fin d'ora che, volendo essa compiere in modo conveniente l'inchiesta, le è necessario un prolungamento del tempo fissato a tutto il 1879, e per avvertire che le indagini da fare all'estero importeranno una non tenue spesa.

Del resto, il Parlamento non ha fissato limite di spesa. Nel bilancio di quest'anno erano state prevedute lire 30,000, e sappiamo che la Commissione, usando della massima parsimonia, non ne spese neppur mille.

Diamo lode alla Commissione per la sua operosità, e attendiamo con impaziente desiderio il questionario per farne argomento d'esame e di studio. (*Economista*)

# Nostre Corrispondenze

Roma, 17 dicembre.

Siamo per lo meno schietti, — dacchè peccato confessato è mezzo perdonato —: a noi Italiani manca assolutamente il concetto della misura e del valore del tempo; e queste due qualità difettive si mostrano essenzialmente negli onorevoli di Montecitorio, forse perchè, nella loro qualità di eletti dalla nazione, devono compendiarne le virtù ed i vizii. Nè è una gratuita asserzione la mia: a persuadersene basta, o riandare colla memoria, o scorrere cogli occhi gli atti del Parlamento; non si apprezza il tempo, perchè se ne fa sempre immenso sciupio, ora oziando neghittosamente, ora discutendo con eterna prolissità una grossa, ma breve questione; e manca il senso della misura del tempo, perchè cento volte si è fissato per legge un termine perentorio a qualche negozio, e cento volte occorre deplorevolmente di ritornare alla Camera per avere una proroga.

Ne abbiamo un esempio fresco fresco sulla legge di inchiesta ferroviaria. Lasciamo stare la proposta governativa di concedere meno di sei mesi alla Commissione per presentare la propria relazione: l'errore del calcolo preventivo saltava agli occhi, ove pure l'inchiesta avesse dovuto limitarsi all'esame dei metodi da preferirsi per le concessioni dell'esercizio delle ferrovie dello Stato all'industria privata, secondo sosteneva la minoranza della Giunta. Ma, quando la Camera venne nell'avviso della maggioranza di quest'ultima, che l'inchiesta dovesse essere larga ed estesa a tutti gli elementi attinenti coll'esercizio delle ferrovie, come mai avere sì corta vista da non comprendere che un anno solo sarebbe di certo stato insufficiente per compiere un lavoro di tanta mole, specialmente colla nostra fiaccona? Quindi è avvenuto che si consumarono già sei mesi semplicemente per preparare il disegno dell'opera; e apparsa tardivamente immensa la tela da colorire, prima ancora di porvi mano si è già avvertita dalla Giunta la necessità d'avere dinnanzi a sè uno spazio di sei mesi maggiore di quello assegnatole dalla legge. E in quanto a me, senza essere profeta, nè figlio di profeta, non esito ad esprimere sin d'ora i miei fortissimi dubbii, che non basti neppure tutto l'anno 1879 ad attendere seriamente il còmpito propostosi dalla Commissione.

E fu altresì ingiustificabile errore del Ministero e della Camera l'affermare che le spese non si affacciavano così gravi da richiedere una speciale previsione di bilancio; tornava assai facile la ricerca del costo d'inchieste consimili avvenute in Francia, nel Belgio, in Germania ed in Inghilterra: l'ultima inchiesta ferroviaria inglese, un'inchiesta *parziale*, notate bene, durò quattro mesi, e costò la bagattella di 600 mila lire. Onde la nostra Commissione, fatti tardivamente i conti, deve anche chiedere alla Camera i fondi occorribili. Intanto, a guadagnare dell'altro tempo, un po' di crisi ministeriale ci voleva, e fare e disfare è tutto lavorare, come dice il proverbio; ma in realtà, per riuscire un utile dettato di scienza popolare, dovrebbe aggiungere che è un lavorare improduttivamente.

Così tutti i disegni di legge presentati ultimamente dall'on. Baccarini, che si riferiscono pure a negozii urgenti, ritorneranno al laboratorio del futuro Ministro, il quale vorrà di certo, a torto od a ragione, imprimervi il marchio della propria fabbrica. E le costruzioni ferroviarie? chi vivrà, vedrà! —

Era già stata ordinata pei primi del corrente mese dal Ministero dei lavori pubblici la visita di ricognizione del tronco di ferrovia, denominato variante di Collemonco, della lunghezza di circa 9 chilom. lungo la linea Calabra da Buffaloria di Cassano a Cosenza, precisamente fra le Stazioni di Majolungo e Frassia. Però pioggie continue e dirotte produssero qualche guasto ai rilevati, di maniera che si dovette, d'amore o di forza, aggiornare la visita, colla speranza di poterla effettuare fra pochi giorni, tosto sia ristabilito il tempo.

La Commissione visitatrice sarà composta di un rappresentante del R. Commissariato, dell'ingegnere reggente l'ufficio del Genio civile di Cosenza, e dell'ing. direttore dei lavori cav. Caroggio, in concorso di un rappresentante dell'Impresa. —

Venne fissata pel 21 corrente l'apertura al pubblico servizio dei due nuovi tronchi delle ferrovie Sarde, a cui accennai nella precedente mia. —

Esaminato il progetto d'una ferrovia da Vercelli a Pavia per Mortara e d'un tronco d'allacciamento Bressana-Broni, il Consiglio superiore dei lavori pubblici opinò potersi approvare in massima, a condizione venga introdotta una variante nel tronco da Vercelli a Mortara, e si tenga conto di parecchie osservazioni e riserve fatte relativamente agli altri due tronchi da Mortara a Cava Carbonara, e da Bressana a Broni.

Il medesimo generale Consiglio approvò il progetto definitivo di costruzione e sistemazione del muro di sponda aderente alla spalla sinistra del ponte Sisto sul Tevere in Roma.

La Sezione prima poi approvò, con talune riserve, il progetto del 1° tronco della ferrovia Milano-Erba, da Bovisa a S. Pietro Martire;
il progetto per un viadotto metallico, di 40 metri di luce, presso lo Zucco, lungo la ferrovia a costruirsi da Palermo a Trapani;
il progetto per una rimessa-locomotive nella Stazione di Roma;
finalmente due progetti per lavori di consolidamento del rilevato Caos e della trincea Gesso nel tronco ferroviario Palermo-Porto Empedocle.
La Sezione 2.a approvò nn disegno per grandi riparazioni al passo navigato del Tevere, detto delle *Vignole*, in prossimità di Roma, ed altri disegni di minori opere idrauliche da eseguirsi in diversi punti del Panaro nelle provincie di Ferrara e Modena. B.

# Informazioni Particolari

## DEL *MONITORE*

Verso le ore 9 di ieri sera, avvenne un luttuoso accidente presso la Stazione di Villafranca sulla linea Genova-Torino. Un treno-merci urtò contro un altro treno-merci fermo in quella Stazione. Dalla collisione avvenuta si hanno a deplorare la morte di un capo conduttore, e ferite, pare non gravi, ad un macchinista e due fuochisti. Due vagoni ed il *tender* di una macchina rimasero assai danneggiati.
La causa del doloroso fatto non è ben nota: l'inchiesta, che una Commissione apposita sta istruendo, la rileverà; sembra però doversi attribuire alla mancanza del segnale voluto.

---

Le conferenze, che, come annunciammo, si tennero in Firenze per prevenire e reprimere i furti e le manomissioni sulle ferrovie italiane, ebbero termine colla compilazione di un progetto di regolamento, essenzialmente informato al principio della piena libertà, ed anzi dell'obbligo in determinati casi, delle Amministrazioni ferroviarie pel licenziamento degli agenti, i quali per la loro condotta risultino colpevoli o gravemente indiziati come tali, in modo da non più meritare la fiducia dei superiori nel delicato servizio loro affidato.
È da ritenersi che il Ministero delibererà quanto prima sopra un provvedimento, in sè giustissimo, poichè di carattere affatto amministrativo, e di cui è generalmente sentito il bisogno.

---

Ci consta che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, in seguito ai risultati d'una inchiesta, fatta da apposita Commissione presieduta da uno dei membri del Consiglio medesimo, sopra alcune irregolorità scoperte nell'azienda dell'Economato, ha trovato di dover sospendere dalle loro funzioni e dallo stipendio tre impiegati di esso; ed in seguito ad altra inchiesta, presieduta pure dallo stesso membro del Consiglio, sopra altre irregolarità attribuite ad un funzionario preposto al personale delle Officine, è venuto testè nella deliberazione, oltre all'immediata sospensione dall'ufficio e dallo stipendio, di proporne al Ministero il licenziamento.
I risultati, quantunque spiacevoli, di tali inchieste attestano la sagacia e l'energia spiegate da chi ne aveva il delicato incarico.

---

Avendo un giornale accennato alle vetture Pullman, di cui si è molto parlato e sulle quali mancano le informazioni nel pubblico, crediamo di poter dichiarare, che le tre vetture, state costruite da oltre due anni dalla Pullman-Palace-Car-Company, si trovano tuttora in Torino nei locali della Stazione di Porta Susa; ma che fra la detta Compagnia ed il nostro Governo non sono ancora risolte le difficoltà sopra certe condizioni formulate nella primitiva Convenzione stipulata colla cessata Società ferroviaria dell'Alta Italia; tanto più in presenza della Convenzione testè conchiusa colla Società Belga per l'uso delle vetture a letto *(Sleeping-Car)*, già introdotto sulla linea Modane-Torino, e che si estenderà probabilmente sino a Roma e Brindisi.

---

Il Consiglio d' amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto per la Dogana unica in Milano, di cui abbiamo più volte tenuto parola, e compilato negli Ufficii tecnici della detta Amministrazione.
Giova sperare che tale progetto, accuratamente studiato, potrà ottenere la superiore autorizzazione ed essere con sollecitudine attuato, dando finalmente soddisfazione alle reiterate istanze del Commercio milanese.

---

Annunciamo con piacere che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha espresso al suddetto Consiglio d'amministrazione i ringraziamenti di Sua Maestà per i nobili e patriottici sensi, che il Consiglio medesimo ed il personale dipendente hanno manifestati in occasione dell'infame attentato di Napoli; nonchè i ringraziamenti del Presidente del Consiglio dei Ministri per l'interesse dai medesimi dimostrato in seguito alla ferita da lui riportata per la salvezza di S. M.
In pari tempo il detto Ministro dei lavori pubblici faceva sentire la piena soddisfazione degli Augusti Sovrani per la regolarità del servizio fatto durante il loro viaggio, estendendo il meritato encomio a tutto il personale ferroviario che si adoperò in quella circostanza.

---

Colla Ditta Raffaele Sacerdote di Torino venne dalla suddetta Amministrazione conchiuso un contratto per la fornitura di oggetti di vestiario occorrenti al personale, che deve vestire l'uniforme in servizio delle Strade ferrate dell'Alta Italia. Tale fornitura è stata affidata alla Ditta suindicata, in seguito ad asta pubblica, avendo essa offerto un ribasso del 26 0|0 sui prezzi del precedente fornitore: ribasso che andrà a totale beneficio del personale della rete.

---

Domenica scorsa, come abbiamo annunciato, ebbe luogo la corsa d'inaugurazione del *tramway* a vapore da Vercelli a Trino. Oltre 250 invitati presero posto nelle eleganti vetture, fra i quali le primarie Autorità della provincia e dei paesi situati lungo la linea. Verso le 11 ant., il treno inaugurale si mosse dalla Stazione di Vercelli, salutato da clamorosi evviva e dalla marcia reale della banda militare; e percorse festante i 18 chilom. che separano Trino da Vercelli, fermandosi alle due Stazioni intermedie di Besana e Tricero, ove si fecero dimostrazioni di gioia dalla numerosa popolazione, accorsa anche dai paesi circostanti. Il treno

giunse a Trino appena dopo il mezzogiorno, e l'accoglienza che si ebbe dai cittadini affollati alla Stazione fu oltre ogni dire entusiastica. La solerte Impresa costruttrice Belloli e Comp., che faceva gli onori della festa, aveva imbandito un lauto pranzo agli invitati, al finire del quale non mancarono i discorsi ed i brindisi di circostanza.

La solennità non poteva riuscire più bella ed ordinata. La strada presenta una lodevole costruzione; le vetture furono costruite a Milano dalla rinomata fabbrica del Grondona, e le macchine a Cassel.

L'apertura della linea al pubblico, crediamo seguirà quanto prima.

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Ferrovia Roma-Viterbo** — Il Consiglio provinciale di Roma, nella seduta dell'11 sera, sulla domanda di sussidio fatta da varii Comuni per gli studii di una ferrovia da Viterbo a Roma, ha approvato il sussidio di lire 5000.

**Ferrovia Firenze-Faenza** — Leggiamo nella *Nazione* del 12:

Nell'adunanza tenuta dal Collegio degli architetti ed ingegneri di Firenze nel giorno 8 passato, il socio Tempestini sollevò la questione importantissima per Firenze e per la nostra provincia, della congiunzione ferroviaria Tosco-Romagnola. Si diffuse sul rapporto della Commissione parlamentare incaricata di riferire sui diversi progetti, dimostrando come colla linea Faenza-Pontassieve prescelta, resti la città di Firenze tagliata fuori dalla congiunzione con Roma, e come non rimangano pienamente favoriti gli interessi delle popolate, florenti e industriose regioni della Romagna e del Mugello. Rilevò come, pur mantenendo la scelta della vallata del Lamone, e quindi dello sbocco a Faenza, non sia giustificato, nè per ragioni economiche, nè strategiche, che la nuova linea al di qua dell'Appennino volga le spalle a Firenze per indirizzarsi al meschino paese di Pontassieve.

Il Collegio fece eco alle opinioni manifestate dal socio Tempestini, e deliberò che una Commissione si occupasse della questione, per presentare un'apposita petizione al Parlamento.

**Ferrovia Candela-Gioia**. — Il comm. Ottavio Serena ha testè pubblicato un'importante Memoria, scritta per incarico della Giunta municipale di Gioja dal Colle.

È un opuscolo di 55 pagine, diviso in cinque parti: nella prima il comm. Serena esamina il progetto di legge sulle nuove costruzioni ferroviarie, e ciò che ignora la Provincia di Terra di Bari; nella seconda si occupa della ferrovia Foggia-Taranto per Ortona, Spinazzola, Gravina, Altamura e Gioja dal Colle, tenendo conto della linea longitudinale centrale strategica: n[illegible]a terza e quarta parte sviluppa tutte le ragioni che st[illegible] favore della linea Gioja-Candela, e fa la stori[illegible] dei [illegible] i ferroviarii che riguardano questa linea; infin[illegible] p[illegible] formula chiaramente ciò che le pop[illegible]ia dal Colle e di altri Municipii domandan[illegible] Parlam[illegible]

A quest[illegible] memoria t[illegible]ietro il discorso fatto alla Camera dell'on[illegible] ne[illegible]gno del 1876, in occasione di una sua inter[illegible] al Ministro dei lavori pubblici rispetto agli studii ferroviarii che il Governo fu autorizzato a far eseguire con l'articolo 6, paragrafo *e*, della legge 14 maggio 1865.

**Tramway Milano-Paullo**. — Leggiamo nella *Perseveranza* del 13:

Ci si dice che la sottoscrizione alle Azioni della Società per quest'impresa, costituitasi sotto gli auspicii del sindaco conte Belinzaghi, procede alacremente.

Noi abbiamo già accennato all'opportunità di questa linea, ed alle risorse che essa presenta; e non possiamo che vederne con piacere l'attuazione.

Lontana dalle strade ferrate, favorita dalla ricchezza di una zona fertilissima, e dal popoloso quartiere nel quale s'interna; colla quasi certezza di poi congiungersi alla città di Crema, essa non può mancare di decidere gli interessati alla costruzione di questo primo tronco fino a Paullo.

Ha poi la fortuna di trovarsi in un'epoca favorevole alle costruzioni, pel ribasso al quale sono caduti il ferro, l'acciaio, il legname e la mano d'opera progettata.

Spetta ora ai possidenti e ricchi fittabili sulla linea in discorso, ai proprietarii di case, di opificii, di negozii siti nel quartiere di Porta Vittoria, il portare il loro appoggio materiale e morale ad una impresa, che tra gli altri vantaggi ha pur quello di assicurare lavoro alle nostre officine nazionali e collocamento ad una quarantina di operaj.

# Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo** — La Direzione annuncia che il termine fissato al 31 dicembre 1878 per il versamento del residuo importo della 4ª rata sul capitale-Azioni della Ferrovia del Gottardo viene colla presente di bel nuovo prorogato di un mese, vale a dire è stabilito pel giorno 31 gennaio 1879.

A quegli azionisti, che non hanno ancora effettuato il saldo della 4ª rata, si accrediterà come altro acconto sulla 4ª rata, valuta 31 dicembre 1878, il cupone che scade col 31 dicembre 1878, nell'importo di franchi 10.13, pari a marchi 8.10.

— Secondo narra il *Vaterland*, il Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo, sulla proposta motivata della Direzione e di una Commissione speciale, ha lincenziato il sig. Hellwag, col 31 dicembre, dal suo posto di Ingegnere in capo. Per il caso eventuale di contrasti, vien previsto un tribunale arbitramentale di 3 membri. Il sig. avv. Brunner di Berna si è già annunciato come avvocato del sig. Hellwag. Per il caso definitivo di contrasti, il sig. dott. Zemp in Lucerna rappresenterà l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 33.80; dal lato di Airolo m. 24; in totale m. 57.80; e quindi in media giornaliera m. 8.25.

**Ferrovie ticinesi.** — Il movimento sulle linee ticinesi durante lo scorso mese di novembre fu il seguente:

*Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno* (41 chilom): Persone trasportate 14,800 (novembre 1877: 16,433), introito franchi 17,000 (fr. 19,393.20); merce trasportata tonn. 2280 (tonn. 2800), introito fr. 10,800 (fr. 12,001.95). Introito complessivo fr. 27,800 (fr. 31,395.15), ossia fr. 678 05 (fr. 765.74) in media per chilometro.

*Tronco Lugano-Chiasso* (26 chilom): Persone trasportate 15,700 (1877: 18,525), introito fr. 11,900 (fran. 12,152.45); merce trasportata tonn. 1430 (tonn. 1194), introito fr. 4,700 (fr. 3793.60). Introito complessivo fr. 16,600 (fr. 15,946.05), ossia fr. 638.46 (fr. 613.31) in media per chilometro.

**Ferrovie svizzere**. — Leggesi nella *Gazz. Ticinese* del 14:

L'art. 29, capoverso 2°, della legge ferroviaria dispone: « Si procurerà di introdurre un uguale sistema (americano) di vagoni per il trasporto delle persone. Il Consiglio federale è invitato a prendere le disposizioni, perchè tutti i vagoni siano trasformati in questo sistema ».

Il Dipartimento delle ferrovie si è posto in relazione colla Direzione delle ferrovie Occidentale Svizzera, Centrale e Giura-Berna-Lucerna, le quali possiedono ancora circa 300 vetture a coupè, secondo il sistema inglese e francese, per l'esecuzione di questa disposizione della legge. In base alle trattative ora avvenute, il Consiglio federale ha risolto:

1) Considerando che, a tenore dell'assicurazione data

dalle Amministrazioni interessate, non saranno più comperate delle nuove vetture per passeggieri secondo il sistema francese ed inglese (vagoni-coupè), è che quindi si può ammettere che in un periodo di venti anni i vagoni di questo sistema, che si trovano attualmente nei parchi delle ferrovie svizzere! saranno naturalmente messi fuori d'uso, non vien fissato per ora un termine finale assoluto per la dichiarazione di fuori d'uso.

2) Nei treni con vagoni dei due sistemi si dovrà farne l'aggruppamento, per quanto possibile, per sistema.

3) Durante il viaggio, l'uso della banchina sul vagone-coupè, per parte del personale del treno, dovrà essere limitato al puro necessario, ed il controllo dei biglietti per queste vetture dovrà essere distribuito in relazione.

**Ferrovie francesi.** — Il Senato votò giovedì scorso, in seconda lettura, il progetto di legge relativo alle ferrovie d'interesse locale e che deve sostituirsi alla legge del 1865 attualmente in vigore.

— Il Ministro della guerra ha preso una importantissima risoluzione, rispetto al servizio militare delle strade ferrate. Sino dal 1859, in occasione della guerra d'Italia, si ebbe ricorso per la prima volta al trasporto di truppe e di materiale dell'armata a mezzo delle ferrovie; ma, quando giunse la guerra del 1870, tale servizio non era stato per anco convenientemente regolato, e ciò ad onta che si avesse avuto sott'occhi l'esperimento fattone dalla Prussia nel 1866. Oggi il detto servizio trovasi solidamente organizzato, mediante una Commissione superiore permanente, dipendente dal Ministero della guerra. Ad assicurare però il perfetto esercizio dei servizii dipendenti da questa Commissione, il Ministro ha decretato che, d'ora in poi, dovrà praticarsi ogni anno una ispezione, per conto del Dipartimento della guerra, di tutto il materiale di costruzione e dei lavori eseguiti dalle Compagnie delle strade ferrate: questa ispezione però non si estenderà oltre il perimetro delle Stazioni.

**Ferrovie tedesche.** — Secondo alcuni giornali, le dichiarazioni fatte dal ministro del commercio Maybach, in seno alla Commissione del bilancio, sono le seguenti: All'Impero è stata offerta la compra delle ferrovie prussiane; per ora non è stata data una risposta, vista la situazione presente delle finanze. Le proposte della Prussia per creare una legge che regoli le ferrovie dell'Impero, un Consiglio ferroviario ed un Tribunale ferroviario non riposano più nella scrivania del Governo prussiano: non si può prevedere se questi progetti verranno approvati, avuto riguardo ai timori particolaristi dei diversi Governi. Il Ministro fece intravedere che vi sia intenzione di estendere maggiormente la rete delle ferrovie prussiane. La Commissione del bilancio è di parere unanime, che sia tempo di insistere per applicare adesso le deliberazioni della Commissione d'inchiesta del 1873, specialmente rispetto alla separazione della sorveglianza dalla amministrazione delle ferrovie, affidando la prima all'Impero.

— Secondo la *Gazzetta d'Augusta*, il progetto presentato dal Ministero prussiano per creare la legge sulle ferrovie dell'Impero è così concepito nel § 2:

« La sorveglianza sulle ferrovie spetta all'Impero, quando non rimanga ai Governi locali per espressa disposizione della legge. Tutte le altre disposizioni legali, di tracciato, di concessioni o statutarie, che spettavano ai Governi confederati, passano all'Impero, per quanto riguarda il campo della sorveglianza dell'Impero. La sorveglianza dell'Impero sulle ferrovie esclude quella dei Governi locali ».

Nel caso in cui la legge sia approvata, la suprema autorità di sorveglianza dell'Impero sarà posta in rapporto coll'Amministrazione delle ferrovie nell'Alsazia-Lorena.

**Ferrovie russe.** — Venne decisa in massima la costruzione del tronco della linea da Poti-Tiflis sino a Batum. Questo tronco, partendo dalla Stazione di Samtre, a 60 verste da Poti, passa per Ozourghety, e segue poscia la costa del mar Nero sino a Batum.

---

# Notizie Diverse

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto del 29 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.), è approvato l'aumento del capitale nominale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Ragusa (prov. di Siracusa), col titolo di *Banca mutua popolare di Ragusa*, e colla durata di 50 anni, decorrendi dal 29 luglio 1875; portando il detto capitale da L. 85,000 a L. 150,000, mediante emissione di 1300 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

— Con R. Decreto del 20 detto mese (*Gazz.* sudd.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Imola col titolo di *Società cooperativa di lavoro per la fabbricazione di maioliche e stoviglie in Imola*, col capitale nominale di 30,000 lire, diviso in 600 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni, decorrendi dal 1° gennaio 1877.

**Consigli dell'agricoltura e del commercio.** — Il *Diritto* scrive:

Con RR. Decreti del dì 8 dicembre corrente, fu modificato l'ordinamento del Consiglio d'agricoltura e del Consiglio del commercio.

Fino ad ora, il Consiglio d'agricoltura era composto di quaranta consiglieri di nomina governativa, e quello del commercio di venti consiglieri parimente nominati dal Governo.

Il nuovo ordinamento stabilisce che il Consiglio d'agricoltura sia composto di 24 presidenti di Comizii agrarii, 6 presidenti di Società economiche, di Associazioni od Accademie agrarie, ippiche, ecc., e di 10 specialisti nelle dottrine economiche ed agrarie nominati dal Re; — ed in modo analogo è costituito il nuovo Consiglio del commercio, da 18 presidenti di Camere di commercio, 6 presidenti di Associazioni od Accademie industriali o commerciali, e 12 consiglieri di nomina regia, scelti fra le persone più competenti e versate nella scienza e nella pratica del commercio e delle industrie.

È superfluo rilevare l'importanza di queste innovazioni, che restringono notevolmente in ambo i Consigli gli elementi governativi, facendovi larghissima parte all'elemento elettivo.

**Strade comunali obbligatorie.** — La *Gazzetta d'Italia* scrive:

Presso il Ministero dei lavori pubblici, ed a cura della Direzione generale dei ponti e strade, si sta alacremente lavorando alla pubblicazione di una serie di carte topografiche della viabilità obbligatoria nelle provincie del Regno.

Di tali carte sono già state pubblicate quelle relative alla viabilità nelle regioni di Basilicata — Calabria — Lazio — Liguria — Puglie — Sardegna — Sicilia — Umbria.

— L'applicazione della legge per la costruzione delle strade obbligatorie ha dato luogo a non poche proteste e reclami di Comuni, i quali, o si credono danneggiati dal modo con cui si è creduto far tracciare la strada, o ritengono inutile la strada che ad essi viene imposto di fare, se contemporaneamente non vengano obbligati a costruire le loro strade quegli altri Comuni, sui territorii dei quali debbono i primi transitare per giungere dal capoluogo della provincia ai rispettivi loro territorii.

I reclami di certi Comuni sono così giusti e fondati, che sarebbe grave iattura se al Ministero dei lavori pubblici non ne fosse tenuto quel maggior conto che ben si meritano.

**Opere idrauliche in Roma.** — Leggiamo nell'*Opinione*:

In questi giorni gli allievi del 3° corso della nostra Scuola d'applicazione per gl'ingegneri, col loro prof. Nazzani, hanno visitato le opere idrauliche del Comune e della Società dell'acqua Marcia.

Fra le prime osservarono, oltre alcuni castelli d'acqua, tutta la lunga galleria dei sifoni al Macao, ed un tronco

di galleria del Corso, con tutti i particolari di costruzione, di muratura e di ghisa, che venivano indicati dal capo della divisione idraulica municipale, l'ing. Vescovali, che, dopo aver dato le più saggie disposizioni, volle accompagnare i giovani in quella visita ai recenti di lui lavori. Le tubulature e le fogne osservate segnano il principio di una riforma grandiosa, ben concepita, in cui le città d'Europa ci hanno precorso; la quale conduce alla completa soppressione dei castelli antiquati, delle innumeri e malconcie condutture private, serpeggianti per ogni dove sotto il suolo, e delle fogne antiche, viziose per angustia di sezione e per mal distribuita pendenza; e verrà ad estendere in tutta Roma il moderno sistema di condotta e distribuzione d'acqua per prese dirette sulle pubbliche tubulature, già adottato per la distribuzione dell'acqua Marcia e d'una piccola parte dell'acqua distribuita dal Comune.

Nei magazzini della Società dell'acqua Pia, gli studiosi visitatori, la mercè dei provvedimenti presi dall'ingegnere-capo signor Filonardi, e dell'opera attiva degli altri ingegneri della Società, ebbero agio di assistere a parecchie esperienze di prova di tubi, col torchio idraulico, e di prese d'acqua sulle condotte in pressione, e di giunzioni di tubi e di misure e distribuzioni d'acqua a domicilio; e di osservare con soddisfacimento la doviziosa suppellettile di manicotti, di tubi, di rubinetti e di congegni diversi, appartenenti ai migliori tipi usati in Europa ed in America; e notarono con piacere lo studio indefesso che mettono gl'ingegneri della Società a migliorare il robinetto di misura e gli apparecchi di presa in carico, in cui già giunsero ad introdurre utili modificazioni.

E merita davvero tutta la cura degli ingegneri questa grande condotta dell'acqua Marcia, che, partendo da più di 53 chilometri di distanza da Roma, giunge a Tivoli, con una portata di 4500 once d'acqua, pari a 1053 litri al 1", per mezzo d'uno speco di più di 26 chilometri di lunghezza, e da Tivoli prosegue con oltre 1600 once d'acqua, pari a circa 400 litri al 1", e li conduce (per altri 26 chilometri di tubi in ghisa, di m. 0,60 di diametro) in Roma a 82 m. sul livello del mare, e quivi la distribuisce mediante una rete ognora crescente di tubi. La qualità dell'acqua Marcia, che ora entra nella più alta Roma, è già da sè stessa quasi il doppio di quella di cui da poco tempo s'alimenta Firenze; e potrebbe triplicarsi facilmente con quella che giunge solo a mezza via a Tivoli, e farsi così, per ogni abitante, maggiore di quella data ragguagliatamente ad ogni abitante in Parigi e in Londra. E però si comprende come, anche colle sole acque attuali, Roma sia la città più ricca d'acque del mondo.

**Servizio telegrafico.** — Alla Camera è stato distribuito il progetto di legge per l'impianto del servizio telegrafico nei Comuni capi-luogo di mandamento che ne sono tuttora privi.

I Comuni capoluogo di mandamento, che si trovano in tale condizione, ascendono a 549, e sono generalmente quelli che si trovano più lontani dalla rete telegrafica, pei quali torna più dispendioso il valersi delle facilità che il Governo accordava per l'impianto degli Ufficii di terza categoria.

Il Governo, sulla considerazione che l'estendere il servizio telegrafico ridonda a beneficio generale, e che l'aumento degli Ufficii non può a meno di produrre un maggior introito a beneficio dello Stato, propone di ripartire la spesa d'impianto pel servizio, assegnandone un terzo allo Stato, un terzo alle Provincie ed un terzo ai Comuni.

Secondo i calcoli del Ministero, la spesa ascenderebbe a lire 2,010,000, e verrebbe ripartita in sei esercizii, a partire dal 1880.

I Comuni dovrebbero provvedere i locali d'ufficio ammobigliato, il Governo assumerebbe le spese di sorveglianza e di mantenimento delle linee.

Questo progetto fu già esaminato in tre Ufficii, e questi lo hanno adottato in massima con qualche raccomandazione, cioè: di raccorciare possibilmente il tempo per l'attuazione del progetto; di far concorrere nella spesa, col capoluogo di mandamento, anche quei Comuni che per la loro prossimità ne risentiranno vantaggio diretto; di rendere l'impianto del servizio telegrafico facoltativo; infine di poter concentrare il servizio in quei luoghi ove esiste Stazione telegrafica per le ferrovie.

**Prodotti dei telegrafi.** — Dal prospetto pubblicato dalla *Gazz. Uff.* rilevasi che durante il primo semestre del 1878, i 1347 Ufficii telegrafici del Regno spedirono 2,175,644 telegrammi per conto dei privati; 130,974 governativi; 48,709 di servizio; e così in totale 2,355,327; ne ricevettero 2,802,070; cosicchè il lavoro complessivo per invio e ricevimento di telegrammi ascese al ragguardevole numero di 5,157,397.

Questa cifra però non rappresenta che il numero dei telegrammi spediti e ricevuti; che se a questi si aggiungono i telegrammi transitati dall'estero per l'estero, ed i telegrammi ripetuti, ammontanti complessivamente al ragguardevole numero di 5,258,125, si ha che nel primo semestre del 1878, i 1347 Ufficii telegrafici del Regno ebbero un movimento di 10,415,522 telegrammi, con una differenza in più nel primo semestre 1878, a confronto dello stesso periodo di tempo nel 1877, di 133,480 telegrammi.

Il movimento di denaro, che per tasse di spedizione degli indicati numeri di telegrammi si ebbe nel primo semestre 1878, fu di L. 4,357,225.66, con un aumento sulle somme riscosse nel pari periodo di tempo del 1877 di lire 94,759.34.

**Illuminazione elettrica.** — Si legge nel *Piccolo* di Napoli:

Nella seduta del 5 corrente al R. Istituto d'incoraggiamento delle scienze, l'ingegnere Guglielmo Melisurgo, della Scuola d'applicazione di Napoli, presentava un plico suggellato, contenente una memoria intitolata: *Maniera come applicare l'elettricità dinamica alla pubblica e privata illuminazione.* — Questo plico, che sarà aperto fra qualche settimana, appena l'ingegnere Guglielmo Melisurgo mostrerà i suoi apparati, venne presentato per stabilire la data scientifica dell'invenzione, che siamo assicurati non si fonda sopra gli stessi principii che si crede adoperi l'americano Edison.

Sappiamo che gli esperimenti sinora fatti sono soddisfacenti; e ricordiamo che il Melisurgo ha già dimostrata una competenza nelle cose fisiche, avendo inventato, giovanissimo, un termometro ad aria, pel quale il Reale Istituto gli votò una medaglia d'argento, e ne ordinò, a proprio conto, la costruzione.

— Il Campidoglio di Washington sarà fra breve illuminato a luce elettrica. Secondo il sistema adottato, dice il *Journal des Débats*, quattro macchine basteranno ad illuminare la sala dei rappresentanti, ove ora si accendono non meno di 1300 becchi di gaz. La luce elettrica sarà ricoperta da globi di vetro colorati in giallo, onde renderla meno faticosa per la vista.

— Leggesi poi nel *Daily News* del 12 il seguente telegramma particolare da Nuova York:

Il signor Edison autorizza l'affermazione, che la sua luce è prodotta dalla incadescenza di una lega di platino e d'iridio. Il conduttore non è un rocchetto ordinario, ma una speciale disposizione del metallo, mediante la quale, in armonia con una nuova sua sceperta relativa alla potenza d'irradiamento, si fa sì che sia prodotta una data luce con una corrente molto più debole che impiegando una sola spirale. Con leggiere modificazioni nella forma del conduttore, egli ha ricavato da una sola cellula di una batteria Daniell una luce forte abbastanza per poter leggere. Un semplice apparecchio adattabile, attaccato a ciascuna lampada, regola la quantità di elettricità che essa deve trarre dalla corrente principale, e la fa assolutamente indipendente da qualsiasi cambiamento nella forza della corrente, come pure da tutte le altre lampade del circuito. Quella parte della corrente che è impiegata pel regolatore la si fa anche servire nella produzione della luce. Il ritrovato di Edison per compensare la perdita nella suddivisione consiste in parte, da quel che pare, nell'utilizzare per l'illuminazione la resistenza del regolatore, e tutte le altre resistenze estranee al conduttore principale, ed in parte

nella forma speciale del conduttore. I particolari dell'invenzione sono ancora un segreto.

**Mare interno nella Tunisia.** — L'*Opinione*, parlando del recente soggiorno in Roma del conte Ferdinando Lesseps, proveniente dalla Tunisia per rientrare in Francia, dice che egli si è messo testè a capo di un'opera grandiosa quanto il taglio dell'istmo di Suez, ed il cui successo muterà la faccia del continente africano, nello stesso modo in cui il Canale di Suez introdusse, nelle condizioni commerciali e politiche, mutamenti analoghi a quelli già prodotti dalla scoperta del Capo di Buona Speranza. Si tratta, infatti, di formare un mare interno nella Tunisia e sui confini orientali dell'Algeria, rimettendo gli *Schotts* in comunicazione col Mediterraneo per mezzo di un canale marittimo, lungo venti chilometri circa.

Un capitano dello stato-maggiore francese, sig. Roudaire, incaricato in Algeria delle operazioni relative al Meridiano, ebbe occasione di visitare quegli *Schotts*, e riconobbe tecnicamente che il loro fondo è molto al disotto del livello del mare. Il lavoro ch'egli pubblicò in proposito richiamò l'attenzione dell'Accademia delle scienze, in seguito ad una comunicazione del Lesseps; dipoi quella della Camera, la quale, sulla proposta dell'on. Paolo Bert, appoggiata dall'on. Gambetta, votò i fondi occorrenti per effettuare gli scandagli, le perizie e gli altri studii d'esecuzione, attualmente in corso per opera del sig. Roudaire.

In questi ultimi giorni, il Lesseps, accompagnato dallo stesso Roudaire e da una squadra d'operatori, ha visitato minutamente le località, e si è convinto che il progetto in discorso è praticamente attuabile. Egli stima che una sessantina di milioni basteranno per eseguire i lavori, e crede che quest'opera non sarà meno utile del Canale di Suez.

Nella mente del Lesseps v'è il concetto che spetta alla Francia ed all'Italia di esercitare una eguale missione di civiltà sulle rive del Mediterraneo. Rimasto fermo nella fede della sua gioventù, egli crede che l'intima alleanza delle due nazioni sia necessaria alla causa del progresso e della civiltà.

Il Lesseps ebbe l'onore di essere ricevuto da Sua Maestà il Re, che gli fu largo di cordiale accoglienza; ed ha lasciato in Roma, quale suo rappresentante in tale questione, il suo amico e collaboratore nel Canale di Suez, l'ingegnere Edoardo Gioia, incaricandolo, fra le altre cose, di mettersi, per la parte tecnica, in relazione col chiarissimo signor Geffroy, capo della Missione archeologica in Roma, il quale ha gentilmente accettato di ricercare tutto ciò che può giovare a mettere in luce le vestigie dell'antica civiltà romana in Africa, non che le cause della sua decadenza.

Il Lesseps è partito da Roma colle migliori impressioni e coi migliori augurii; e si deve far voti affinchè la formazione del mare interno africano abbia l'ottimo successo ch'ebbe il Canale di Suez, che ha già reso immortale il suo nome.

**Obbligazioni Comunali.** — Abbiamo notato che da qualche tempo le Città che ricorrono al credito fanno a gara nell'offrire serie garanzie.

Quella che la vinse su tutti finora, però, è la città di *Sessa Aurunca*, che, oltre ad assicurare le sue Obbligazioni con ipoteca su cospicue proprietà fondiarie, ha ceduto la rendita delle proprietà stesse in favore di coloro che possederanno tali Obbligazioni, raggiungendo così la perfezione della garanzia.

Plaudiamo con tutte due le mani al sistema, non solo perchè assicura in modo assoluto chi presta il proprio denaro, ma altresì perchè la massima di fissare e cedere il reddito pel servizio di un prestito giova anche ai Comuni, che da ciò vengono obbligati a far i loro conti prima di assumere impegni, ed impedisce così i voli troppo alti e repentini.

La eccezionale garanzia farà sì che il Comune di Sessa venderà le sue Obbligazioni con maggior vantaggio degli altri, ed anche questo sarà sprone ad imitarlo.

*(Comunicato)*

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Affari pochi in valori ferroviarii nella scorsa settimana: le Azioni della Società delle Meridionali si tennero sul prezzo di 350.75 a Firenze, ma negli altri mercati non conseguirono che il prezzo di 350 a 349; le Obbligazioni ferme a 260 e 260.50; i Boni a 583.

Le Sarde, della serie A, negoziate scarsamente a 258.50; la serie B, a 261.50. — Le Pontebbane toccarono il prezzo di 400; l'Alta Italia quello di 269 a 270.

A Parigi, le Lombarde oscillarono tra il 152 al 145; le Obbligazioni stettero sul 244; le Vittorio Emanuele sul 243 e 244. Le Romane Azioni a 73; le Obbligazoini a 273.

## ESTRAZIONI

**Società anonima della strada ferrata da Alessandria ad Acqui** — 9ª estrazione delle Azioni (anno II) eseguitasi in Firenze il 9 dicembre corrente rimborsabili in lire 500 dal 1° aprile 1879 verso esibizione delle Azioni munite delle cedole segnate coi numeri 44 al 60 compreso.

Ogni azione estratta verrà sostituita da un'Azione di godimento a termini degli statuti sociali.

*Numeri delle 50 Azioni estratte.*

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 440 | 692 | 765 | 1020 | 1177 | 1463 | 1507 | 1577 | 1824 | 1849 |
| 2133 | 2185 | 2229 | 2410 | 2648 | 2898 | 2904 | 2950 | 3185 | 3191 |
| 3259 | 3853 | 4007 | 4056 | 4120 | 4361 | 4366 | 4378 | 4425 | 4644 |
| 4655 | 4665 | 4699 | 5036 | 5317 | 5327 | 5431 | 5865 | 5965 | 6291 |
| 6520 | 6610 | 6733 | 6822 | 7220 | 7273 | 7400 | 7545 | 7591 | 7974. |

**Ferrovia Maremmana.** — La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente ha pubblicato la seguente distinta delle 82 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della Ferrovia Maremmana, create con Regi Decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862, comprese nella 18ª estrazione che ha avuto luogo in Firenze il 10 dicembre corrente.

*Numeri delle 82 Obbligazioni estratte* (in ordine progressivo)

| | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 64 | 1619 | 2381 | 3209 | 3784 | 3859 | 4265 | 5849 | 6283 |
| 7464 | 9906 | 10202 | 11074 | 11216 | 12894 | 14575 | 14811 | 15356 |
| 17912 | 18606 | 23641 | 25665 | 28437 | 28848 | 28968 | 29120 | 29466 |
| 29561 | 31154 | 35141 | 35924 | 36063 | 37991 | 40398 | 40719 | 40989 |
| 43271 | 43979 | 44601 | 45343 | 46611 | 49463 | 50903 | 51493 | 51513 |
| 52658 | 54630 | 54826 | 55241 | 56989 | 57171 | 57843 | 58089 | 58568 |
| 59729 | 59777 | 60508 | 65209 | 65688 | 66306 | 67063 | 69924 | 70305 |
| 70611 | 71422 | 72356 | 72453 | 72565 | 72668 | 73293 | 73481 | 73770 |
| 74021 | 75565 | 78687 | 81573 | 81678 | 85274 | 86855 | 87542 | 87874 |
| 88115. | | | | | | | | |

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente a beneficio dei proprietari, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1879, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1878.

**Prestito a premii della città di Milano** 1866 — 49ª Estrazione pubblicamente eseguita il 16 dicembre 1878.

Serie estratte:
3092 — 7434 — 3008 — 1635 — 1558
Elenco dei numeri premiati:

| Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire | Serie | Num. | Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 3092 | 71 | 50,000 | 3008 | 35 | 50 | 7434 | 35 | 20 |
| 3092 | 52 | 1,000 | 1558 | 58 | 50 | 3008 | 26 | 20 |
| 7434 | 85 | 500 | 7434 | 92 | 50 | 1558 | 4 | 20 |
| 3008 | 15 | 100 | 3092 | 72 | 50 | 1635 | 31 | 20 |
| 3008 | 33 | 100 | 1635 | 34 | 50 | 1558 | 71 | 20 |
| 7434 | 52 | 100 | 7434 | 63 | 50 | 7434 | 100 | 20 |
| 3008 | 88 | 100 | 1635 | 63 | 20 | 1558 | 97 | 20 |
| 1635 | 20 | 100 | 7434 | 81 | 20 | 1635 | 81 | 20 |
| 7434 | 49 | 50 | 1635 | 26 | 20 | 1635 | 85 | 20 |
| 3008 | 87 | 50 | 1558 | 78 | 20 | 1558 | 68 | 20 |
| 3008 | 45 | 50 | 7434 | 59 | 20 | 1558 | 11 | 20 |
| 1558 | 93 | 50 | 7434 | 31 | 20 | 3092 | 95 | 20 |

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso in lire 10 cadauna.

Il 16 marzo 1879 avrà luogo la 50ª estrazione.

## CONVOCAZIONI

**Società Bacologica Astigiana** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 28 corrente in Asti, per deliberare sulla proposta di scioglimento della Società, e per provvedimenti per la liquidazione.

# Avvisi d'Asta

Il 23 corr., presso la Prefettura di Lucca, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di argine a sinistra del Serchio presso il ponte San Pietro in Comune di Lucca, per il presunto importo di L. 44,967.77. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito interinale L. 2500 in denaro o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione ordinaria dei fossi e canali e delle vasche di deposito nelle paludi di Napoli, Volla e contorni, per l'annuo canone di L. 14,773. Manutenzione dall'11 marzo 1879 al 10 marzo 1882. Deposito interinale L. 1000 in denaro o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Spoleto, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione del torrente detto Alveo di San Lorenzo, in diminuzione dell'importo di L. 81,220.80, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito L. 1500, oltre l'importare del decimo dei lavori deliberati, o in denaro, o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di finimento e decorazione della sezione nord del grande Camposanto, per la presunta somma di L. 64,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito cauzionale L. 6000, oltre L. 450 in conto spese.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale fra l'abitato di Lula e la Caletta di Siniscola, ripartito in 2 tronchi: il 1° di m. 24,899.60, il 2° di m. 16,022.20, dell'importo complessivo di L. 917,000, cioè L. 485,000 pel 1°, e L. 432,000 pel 2.° Lavori da eseguire entro 3 anni per ciascun tronco contemporaneamente. Deposito interinale pel 1° tronco L. 21,154, e pel 2° L. 18,846, in numerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 42,308 pel 1° tronco, e L. 37,692 pel 2°, idem o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Direzione del Commissariato militare marittimo di Spezia, e presso i Commissariati dei dipartimenti di Napoli e Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 500 m. c. di legno pino di Corsica in pezzi squadrati per L. 40,750. Consegna a termini del Capitolato. Deposito L. 4075 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale dall'innesto in contrada Lecco alla Marina di Paola, della lunghezza di m. 34,178, per l'annuo canone di L. 13,441. Manutenzione dal 1° aprile 1479 al 31 marzo 1885. Deposito interinale L. 1500, in rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si accettano le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura di 30,000 aste da casse da fucile (mod. 1870) per il complessivo importo di L. 105,000, ribassato di L. 1.55 p. 0[0 nel precedente incanto. Consegna alla Direzione medesima entro 200 giorni. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 28 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale detta Tirolese o Canal di Brenta, compreso fra Bassano ed il confine tirolese sopra Primolano, della lunghezza di m. 31,285, per la presunta annua somma di L. 19,926. Manutenzione dal 1° aprile 1879 a tutto marzo 1888. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 625 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 6° tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle dell'Argentera, compreso fra l'abitato ed il confine francese, della lunghezza di m. 6578.20, per il presunto importo di L. 189,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 12,000, in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 24,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale degli Abruzzi, compreso fra la Stazione ferroviaria di Caianello ed il ponte sul Volturno, della lunghezza di m. 29,426, per la presunta annua somma di L. 20,090. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1855. Deposito interinale L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione della strada nazionale Alfedena, dalla Ravindola al ponte Zitola, della lunghezza di m. 44,744.78 per l'annuo canone di L. 17,440. Manutenzione dal 1° aprile 1879 al 31 marzo 1882. Deposito interinale L. 1800 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Cassia Orvietana da Montefiascone al confine d'Orvieto, per l'annuo canone di L. 4837.88. Manutenzione dal 1° gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 500 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva altre L. 500 idem.

— Il 30 detto mese, presso la Deputazione medesima, si procederà al deliberamento definitivo dell'appalto per la sessennale manutenzione della strada provinciale Ortana da Viterbo alla Stazione ferroviaria di Orte, in diminuzione dell'annuo canone di L. 17,972.23, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione come sopra. Deposito L. 1200 in moneta o biglietti consorziali.

— Il 31 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 15,000 sbarre in acciaio per canne da fucile (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 57,000. Consegna alla Direzione medesima entro 120 giorni. Deposito L. 5700 in contanti o rendita D. P.

— L'8 gennaio p. v., presso la Direzione d'artiglieria della Fonderia di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di 800 tonnellate di carbone conglomerato in formelle, per l'importo complessivo di L. 40,000. Consegna alla Direzione medesima entro 90 giorni. Deposito L. 4000 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente.*

| | | | |
|---|---|---|---|
| L. 25.— alla sottoscriz. dal 16 al 20 dicembre 1878 | | | |
| » 50.— al reparto | | | |
| » 80.— | al 1° gennaio | 1879 | |
| » 80.— | al 15 » | » | |
| » 80.— | al 1° febbraio | » | |
| L. 95.— | al 15 » | » | |
| meno: » 19.75 per interessi anticipati dal 15 dicembre 1878 al 30 settembre 1879 | | | |
| » 75.25 che si computano come contante. | | | |

Totale L. 390.25

Quelli che salderanno per intero alla sottoscrizione pagheranno in luogo di L. 390.25 sole ...............L. *388.25* ed avranno la preferenza in caso di riduzione.

## Garanzia speciale

Questo prestito è garantito in modo eccezionale, cioè:

*a*) col vincolo generale di tutte le entrate presenti e future del Comune;

*b*) con una prima ipoteca stata iscritta sopra Beni stabili di un valore tre volte superiore al Prestito stesso;

*c*) con la cessione delle rendite degli stabili ipotecati — cessione che fu notificata dall'Esattore. — Attesa questa cessione non solo è fatta delegazione all'Esattore di impiegare le rendite degli stabili per la estinzione delle annualità del Prestito e non altrimenti, ma queste rendite sono fin d'ora proprietà dei portatori di Obbligazioni e non ponno quindi essere in alcun modo distratte o diversamente impiegate.

La Città di SESSA AURUNCA con 27,000 abitanti trovasi nella Provincia di Caserta. — Il suo territorio, posto in clima temperato, abbonda di *ulivi, viti, grani, pascoli* ecc. ecc. — Lo sviluppo della agricoltura e delle industrie ha fatto sì che i mercati periodici di SESSA AURUNCA sono i più importanti della Terra di Lavoro.

Le Obbligazioni di SESSA AURUNCA riuniscono tutti i vantaggi del mutuo ipotecario e del titolo al latore — *Esse sono nello stesso tempo Obbligazioni e Delegazioni.* — Questo titolo ha poi il vantaggio di essere fruttifero in modo eccezionale giacchè rende circa l'8 per 100, mentre ogni altro titolo ipotecario (esempio le Cartelle fondiarie della Cassa di risparmio di Milano) si negozia sopra il pari e quindi frutta meno del 5 per 100.

Le Obbligazioni di SESSA AURUNCA hanno la specialità del più pronto rimborso in L. 500, venendo nei primi anni sorteggiate in numero maggiore in confronto degli ultimi.

NB. Presso Francesco Compagnoni di Milano trovansi estensibili gli atti ufficiali del presente Prestito.

**La sottoscrizione pubblica** *è aperta nei giorni* **16, 17, 18, 19** *e* **20** *dicembre* 1878.

in *Sessa Aurunca* presso la Tesoreria Municipale.
in *Milano* presso Compagnoni Francesco.
in *Napoli* presso la Banca Napoletana.
in *Torino* presso U. Geisser e C.
in *Genova* presso la Banca di Genova.



# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal 5 all'11 novembre* 1878.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| **Rete Adriatica e Tirrena** | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 497,700.81 | 344.19 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 525,143.73 | 363.17 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . . | » | — 27,442.92 | — 18.98 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878 | 1,446.— | 17,875,798.73 | 12362.24 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 19,131,207.56 | 13230.43 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . | » | —1,255,408.83 | — 868.19 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1878. | 1,147.— | 167,676.43 | 146.19 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,139.43 | 166,931.07 | 146.50 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 7.57 | + 745.36 | — 0.31 |
| Introiti dal 1° gennaio 1878. | 1,145,15 | 6,475,221.16 | 5,654.47 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,099.93 | 6,298,620.42 | 5,726.38 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1878 . . . . | + 45.22 | + 176,600.74 | — 71.91 |

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di ottobre* 1878

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . . | 37,913.48 | 15,998.65 | 10,887.00 |
| Piccola Velocità . . . . . . . . | 4,879.25 | 333.70 | 2,991.25 |
| Totali . . . | 42,792.73 | 16,332.35 | 13,878,25 |

## Strade Ferrate Romane

39ª Settimana — *Dal 24 al 30 settembre* 1878.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 477,403.12 | 15,022.88 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 396,828.43 | 12,570.60 |
| Differenza in più . . . | — | 80,574.69 | 2,452.28 |
| Differenza in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 30 settem. 1878 . | 1,652 | 19,654,514.70 | 15,897.15 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 20,551,041.51 | 16,692.98 |
| Aumento . . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . . | — | 896,526.81 | 795.83 |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952.46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

# ANNUNZI

# SOCIETÀ DI MONTEPONI

**ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI.**

Gli Azionisti della Società Monteponi sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 28 dicembre 1878, alle ore due pom., in Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, col seguente

**Ordine del giorno:**

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione della campagna 1877-78.
2° Relazione della Commissione di Revisione dei conti per la detta campagna.
3° Approvazione dei conti della medesima.
4° Nomina dell'antico Consiglio d'amministrazione scadente d'ufficio.
5° Nomina della Commissione di Revisione dei conti per la campagna 1878-79.

Ogni socio che vorrà intervenire all'Assemblea dovrà a termine dell'art. XVII degli Statuti sociali, depositare le sue Azioni:

a Torino, alla Sede della Società, via Cavour, 41; a Genova, presso i signori I. Tedeschi e C.

Torino, 6 dicembre 1878.

*Il Direttore* A. CATTANEO.



## SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I Signori Azionisti sono convocati in assemblea ordinaria per il giorno 9 gennaio prossimo ad un'ora pomeridiana, nel locale della Borsa in Torino.

**Ordine del Giorno:**

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Relazione dei Censori;
3° Approvazione del bilancio al 31 dicembre 1878 e riparto utili;
4° Nomina di Amministratori;
5° Nomina di Censori.

A norma dell'articolo 23 dello Statuto sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino, via Lagrange, 7.

Torino, li 14 dicembre 1878.

IL DIRETTORE
L. PETRINO.

TORINO, 1878
Tip. MONITORE DELLE STRADE FERRATE
Via delle Finanze, 13.

Anno XI. Mercoledì 25 Dicembre 1878 N.° 52.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

## E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'Italia . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'Estero . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

Sommario delle materie — *Le nuove costruzioni ferroviarie. Ordinamento amministrativo* (Continuazione e fine) — Tramways. *Motori ad aria compressa (Sistema Mekarski)* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* Monitore — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere* — *Notizie diverse* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Guida degli Azionisti* — *Annunzi.*

## MONITORE DELLE STRADE FERRATE

### ANNO XII.

Col 1° gennaio 1879, il *Monitore* entra nel suo XII anno di vita.

Sorretto finora dalla benevolenza de' suoi abbonati e lettori, così per l'importanza delle materie trattate, come per la serietà ed imparzialità della sua condotta, e per le accreditate informazioni di cui fu sempre fornito, si accinge con fiducia alla regolare pubblicazione anche pel nuovo anno, promettendo di continuare nella fedele osservanza del suo programma, e di adoperarsi con ogni cura per rendersi sempre più degno del favore fin qui ottenuto.

Crede superfluo qualunque ulteriore promessa: il suo passato è caparra sicura dell'avvenire.

---

Il prezzo del giornale rimane invariato. In caso di sovrabbondanza di materia, si aggiungeranno supplementi senz'aumento di prezzo. —

Gli abbonati in ritardo di pagamenti, e chi desidera rinnovare l'associazione, sono pregati di farlo senza indugio, per non vedersi ritardata la spedizione del foglio.

I pagamenti devono esser fatti direttamente all'Amministrazione del giornale con vaglia postale o biglietti consorziali in lettera raccomandata.

---

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

ORDINAMENTO AMMINISTRATIVO

(*Continuazione e fine* — V. N. 51).

§ 4. *Concessioni in corso — Nuove concessioni — Determinazione dei punti d'attacco delle linee.*

Il progetto di legge che vi sta dinnanzi provvede, fra le altre cose, alla costruzione di varie linee, le quali per concessioni anteriori dovrebbero essere costruite o dalle Società esistenti o da speciali concessionarii.

Quale sarà la condizione giuridica che nascerà, allorchè avrete approvato la presente legge?

Vari Ufficii ebbero a preoccuparsi di questa questione; e temendo potesse venirne menomazione ai diritti dello Stato ed ai doveri dei concessionarii, incaricarono i loro commissarii di redigere l'articolo 17 del progetto ministeriale in modo da evitare qualunque favore a vantaggio della Società intraprenditrici.

Sì perchè varii commissarii della Giunta ne avevano avuto espresso mandato, come per l'importanza della questione, la quale dava origine ad una serie d'indagini e di apprezzamenti giuridici di capitale importanza, la vostra Commissione prese a studiare attentamente la materia, ed eccovi i risultati delle sue investigazioni.

Prima di tutto, fu osservato che la questione non si riduceva solamente alle linee considerate nell'articolo 17 del progetto ministeriale, imperocchè dovevasi comprendere la linea Caudela alla fiumana d'Atella.

Ciò premesso, si prese a considerare l'articolo 17 nella sua forma sostanziale, e si dovette riconoscere che esso si prestava facilmente all'esonero della responsabilità da parte delle Società costruttrici.

Era ciò giusto, era conveniente che lo Stato si avvalesse, se vuolsi, d'una facoltà, la quale, quando assolve una Società e ne avvantaggia gli interessi, crea degli obblighi maggiori allo Stato medesimo ed all'erario provinciale di quelle contrade, le quali già facevano assegnamento sulla costruzione di una ferrovia senza il minimo loro concorso? E sarebbe stato poi giusto ed equo, in tutti i casi, d'iscri-

vere cotali linee nelle categorie inferiori, in quelle cioè dove gli oneri dello Stato diminuiscono ed aumentano invece quelli delle Provincie e dei Comuni?

Se è vero che una legge anteriore non crea un diritto assoluto nel senso del Codice civile; se può e deve ammettersi che la libertà sovrana del legislatore non deve essere vincolata da leggi precedenti, sempre revocabili, anche quando ebbero un principio di esecuzione, non bisogna dimenticare che esistono in questo nostro mondo degli impegni morali anche per i legislatori ed i Governi, e che codesti impegni, quando non vengono rispettati, possono politicamente produrre tristissime conseguenze.

Tutte le Commissioni parlamentari, che furono incaricate dello studio di questioni consimili, ebbero ad occuparsi di così geloso argomento, e tutte dal più almeno convennero, a molti anni di distanza, nella identica sentenza. L'onorevole Correnti, nella splendida relazione altrove ricordata, diceva:

« Ognuno per esperienza conosce quanto tenaci sieno e queruli gli interessi locali, che tutti si agitano e contendono concitatamente, quando si pone in disputa la direzione di una strada ferrata. Codeste lotte accanite, quando una linea è stata scelta definitivamente, si chetano per disperazione. Ma, se il Governo comincia a dare l'esempio di disfare quello che ha fatto e di non avere per risolute neppure quelle linee che sono state decretate, per cui furono date concessioni e cominciati lavori, le contestazioni saranno implacabili; e, quel che è peggio, continui ed insidiosi gli impegni, con cui le località escluse da una linea faranno ogni opera per impedirne il compimento. Le Società concessionarie poi o gli intraprenditori delle costruzioni, maneggiandosi fra questi umori, troveranno facile la via di sottrarsi agli obblighi, che, all'atto pratico, loro riuscissero gravosi, sotto specie di promuovere riforme necessarie o desiderabili rettificazioni di linee.

« Codeste sono gravissime considerazioni; ma, per avviso del maggior numero dei vostri commissarii, non bastano a dimostrare che non vi possa mai esser caso in cui il Governo ed il Parlamento abbiano a correggere una loro deliberazione. Conviene prima di tutto escludere l'idea che i paesi favoriti nella scelta delle linee acquistino, quasi a dire, un diritto per cui possano obbligare lo Stato a costruire una strada promessa o cominciata. Noi non ci fermeremo a confutare questa idea, che riuscirebbe allo assurdo di porre un confine alla libera potestà legislativa. Ma riconosciamo volentieri che da inconsulte promesse o da revocate ordinazioni di opere pubbliche possono venire non lievi danni, e che perciò non si debba affatto respingere il desiderio di equi temperamenti, che rendano men dolorose le conseguenze d'un cambiamento di fatto, come è naturale, a titolo di utilità comune.

« Quanto a pericoli di viziosi precedenti amministrativi e di esempi dannevoli, non v'ha che un solo rimedio: ed è che ai mutamenti ed alle riforme delle proprie deliberazioni la pubblica Amministrazione non s'induca mai, se non per evidenti cagioni o di necessità o di utilità pubblica (1) ».

E l'onorevole Bonghi, nella sua non meno dotta relazione pubblicata nel 1870 a proposito delle variazioni arrecate alle leggi anteriori, diceva:

« Ora codeste variazioni non solo levano al complesso delle proposte del Governo ogni naturale vincolo, non solo ne disciolgono il gruppo e le rendono più disuguali che già non fossero, a quella liquidazione del passato che ne poteva essere l'oggetto comune; ma ferendo tre sopra quattro, l'una la testa, l'altra il grembo, la terza le estreme membra delle provincie meridionali, parevano, se non nell'animo dei Ministri, certo nelle fantasie legittimamente suscitate delle popolazioni, intese a trascurare quelle regioni del regno, le quali, essendo assai meno delle centrali e delle superiori provviste dei più potenti incentivi alla produzione e dei più efficaci mezzi dei commerci, come son pure le strade ferrate, sono per necessità più di quelle calcate dal peso delle imposte, appunto perchè queste son rette in tutto lo Stato da leggi uniformi (2) ».

E più oltre, a pagina 19, nell'atto di riassumere le ricerche fatte fra le leggi anteriori per provvedere, soggiungeva:

« Il Ministero presente aveva creduto di poterne per ora mettere da parte taluni impegni anteriori che il passato era disposto a ricordare; la Commissione è persuasa che c'è qualche cosa di peggio che il disavanzo del bilancio, ed è appunto l'abituare i popoli a credere che nelle leggi s'inseriscono disposizioni vane e da burla, poichè non v'ha nulla che ne allenti più le fibre morali ed uccida meglio il germe stesso d'ogni operosità privata e pubblica. »

Appare dunque chiaramente che le innovazioni alle leggi anteriori devono essere la conseguenza di evidenti cagioni di necessità o di utilità pubblica.

Ma nei casi in esame come si potrebbe dimostrare e giustificare cotesta necessità ed utilità?

È vero che oggi è mutata quella condizione politica del regno, la quale esisteva nel momento in cui talune vie furono decretate; è vero che ciò ha fatto venir meno in parte la loro importanza; ma è verò altresì che non vogliönsi codesti tracciati abbandonare; e dal momento che vogliönsi conservare, andrebbero in qualche guisa ad essere defraudati gl'interessi delle località, sottoponendo la stessa costruzione di altra volta ad oneri maggiori.

E notisi che non a tutte le linee di cui discorriamo può applicarsi l'argomento delle mutate necessità, e dell'utilità collettiva venuta meno. Imperocchè talune meritano ogni possibile riguardo dal momento che, facendo parte di quella dorsale che è nei voti di tutti, e dovrà condursi a totale compimento, rientrano fra le strade che interessano in grado eminente lo Stato.

Per altro, a pro di chi si vorrebbe arrecare quest'onere maggiore alle Provincie ed ai Comuni? Se fosse a vantaggio dello Stato, potrebbe in qualche guisa ammettersi; quantunque venga spontanea alla mente l'osservazione che, se il Governo fosse stato più premuroso dei propri doveri verso i cittadini, queste cose non si sarebbero verificate. Ma, quando si tratta di esonerare associazioni e privati dagl'impegni assunti e non rispettati, un simile procedere costituisce una suprema ingiustizia, e diventa sprone ed incitamento al malvolere di codeste potenti Società, che oppongono la forza della loro inerzia a tutto ciò che non fa comodo ai loro interessi, senza curarsi dei gravi danni economici che producono.

Dal momento che i concessionarii di queste opere esistono, sarebbe ingiustificabile quella condotta la quale non tendesse a costringerli all'adempimento dei loro doveri; ed il trarre partito dell'inadempimento degli impegni contratti, per giungere, siccome ci è lasciato intendere, a transazioni più o meno utili allo Stato, a noi parve cosa ingiusta, e soprattutto non degna di un Governo nazionale.

Allora solo che, adoperati tutti i mezzi di coercizione consentiti dalle nostre leggi, non fosse stato possibile di ridurre all'adempimento i concessionarii, allora solo, lo ripetiamo, sarebbe giustificabile la novità apportata alle leggi anteriori; allora solo il carico imposto alle Provincie ed ai Comuni potrebbe assumere l'apparenza della giustizia ed essere senza mormorazioni accettato.

In questo senso quindi abbiamo creduto di modificare il contenuto dell'articolo 17, divenuto 16 nel progetto della Commissione, per ribadire sempre più i doveri della Società delle Meridionali e i diritti dello Stato.

A completare la lacuna proveniente dal non aver tenuto conto della concessione in vigore per la linea Candela-Atella, la quale trovasi in un caso affatto speciale, abbiamo aggiunto l'articolo 17 del nostro progetto, col quale si prescrive l'applicazione delle disposizioni degli articoli 9 e 10 alla suddetta linea, revocando la Convenzione stipulata il 30 ottobre 1872.

E qui giova rammentare come, essendo stata chiesta da una Società francese, acquisitrice del bosco di Monticchio,

(1) Relazione Correnti sulla sistemazione delle ferrovie, anno 1864, n. 247-A, pag. 70.

(2) Bonghi. Relazione sulle Convenzioni con varie Società ferroviarie, n. 63-A, Sessione 1870, pag. 4.

la concessione della ferrovia Candela-Atella, si venne alla stipulazione della Convenzione suddetta, e la cauzione provvisoria fu versata.

Coinvolta detta Società nel fallimento del *Crèdit foncier suisse*, non curò d'insistere per ottenere l'approvazione del suo contratto; e ciò indusse l'onorevole ministro Spaventa a presentare, nel 10 dicembre 1874, un progetto di legge per regolarizzare la pratica, fattasi assai intricata per gli avvenimenti commerciali di cui abbiamo parlato.

La legge non venne in discussione, e decadde.

Le cose sono dunque tuttora nello stato in cui si trovavano allora: onde il bisogno di provvedere, o alla restituzione della cauzione, respingendo la Convenzione del 30 ottobre 1872; o all'esecuzione del contratto, con tutte le conseguenze di legge contro i concessionarii inadempienti, approvandolo.

La vostra Commissione è d'avviso doversi la prima via prescegliere; ma, sia quale si voglia la risoluzione, egli è certo che ad una debbe venirsi, prima che lo Stato intraprenda le opere, per non incespicarsi fra triboli e pretese, originati dalla concessione esistente.

Nel momento in cui scriviamo, le condizioni della ferrovia Palermo-Trapani essendo sostanzialmente mutate, parve alla maggioranza della vostra Commissione conveniente di sopprimere intieramente l'articolo 18 del progetto ministeriale.

Ognuno rammenterà come il Consorzio delle Provincie di Palermo e Trapani ottenuto avesse la concessione della linea suddetta, e come, dopo straordinarii sforzi, era riuscito al Consorzio medesimo di trasferire in una Società anonima il suo diritto, quantunque le due Provincie, oltre ai vantaggi chilometrici loro ceduti dallo Stato, si obbligassero al pagamento di una sovvenzione annuale in favore della Società subconcessionaria, non minore di lire 460,000.

Già una prima Società aveva rinunziato al partito, abbandonando la cauzione provvisoria di 500,000 lire; e questo fatto aveva persuaso tutti dell'impossibilità di ritrovare un discreto assuntore della concessione conferita al Consorzio.

In vista di tali precedenti, il Governo, venendo generosamente in aiuto delle Provincie interessate, aveva risoluto di annullare la concessione suddetta, senza danno del Consorzio interprovinciale, e di porre la costruzione della strada Palermo- Trapani sotto l'egida di questa legge.

In questo frattempo però è riuscito al Consorzio di cedere il proprio contratto ad una Società anonima, rappresentata dal signor Lescanne Perdoux, la quale si è già costituita con atto del 3 settembre 1878 presso il notaio Giuseppe Garroni di Roma, ed i suoi statuti sono stati approvati, con Regio Decreto, dal Ministero del tesoro del 30 settembre 1878.

Come ognuno vede quindi, si è provveduto in modo stabile e definitivo alla costruzione della linea suddetta, e ciò spiega la risoluzione della Giunta di cancellare interamente da questo progetto di legge l'articolo 18, col quale si mirava al provvedimento indispensabile pel caso in cui la concessione in favore del Consorzio interprovinciale avesse dovuto risolversi. —

La vostra Giunta, non solo ebbe ad occuparsi delle concessioni già esistenti, ma dovette preoccuparsi vivamente di quelle che il Governo avrebbe voluto stipulare per l'avvenire con semplice Decreto Reale, autorizzato dalla presente legge.

Rammenterete infatti, come del Governo del Re si fosse chiesta con l'articolo 16 tale facoltà, impegnandosi solamente a non valersene quante volte potesse venirne perturbazione al sistema generale d'esercizio, o dalla concessione derivassero oneri maggiori di quelli indicati nel progetto di legge.

Questa facoltà sembrò, non lo neghiamo, esorbitante alla Giunta, tanto più non essendo possibile determinare in chi il Parlamento verrebbe a riporre la propria fiducia, tramandando cotanto illimitata prerogativa a tutti i Gabinetti, che potranno succedersi nel periodo non breve di 18 anni.

E non nascondiamo altresì che l'estensione della facoltà domandata ci parve più illimitata ed enorme ancora della facoltà stessa.

Che significa, infatti, l'inciso: « purchè ne risultino per la Finanza oneri rispettivamente non maggiori di quelli indicati negli articoli 4, 5, 11 e 13 » ?

Si stentava a credere che fosse persino lecito di convenire la costruzione a spese totali dello Stato e degli enti interessati, restando l'esercizio intieramente a profitto o a danno del concessionario. Ma, dal momento in cui la vostra Giunta fu confermata nella certezza che tale avrebbe potuto essere l'interpretazione dell'articolo 16, l'esitazione non fu più permessa, ed essa si affrettò a porre dei freni a cotanto larghe attribuzioni.

Si considerò in conseguenza, che mai le concessioni di linee dipendenti dalle tre prime categorie, nel senso comunemente attribuito alla parola *concessione*, sarebbero state possibili senza arrecare danno o perturbazione al sistema generale d'esercizio, qualunque esso potesse essere; si conchiuse che era cosa superflua di parlarne. Si esclusero quindi.

Fu invece ammesso che qualche volta potesse convenire di concedere qualcuna delle linee della 4ª e 5ª categoria a binario ordinario, e che non era giusto di limitare in tali casi le attribuzioni d'un Ministro responsabile in troppo angusti confini. Si ammise perciò la facoltà domandata, a condizione però di sottoporre al Parlamento le Convenzioni stipulate per la sua approvazione.

Così resta dileguata ogni incertezza senza arrecare offesa a chicchessia, neanco ai Ministri attuali, i quali non possono ripromettersi di governare per tutto il tempo indispensabile all'attuazione della presente legge; così il Parlamento presente non invade senza bisogno il potere legislativo dei Parlamenti futuri, e quelli che ci succederanno avranno il diritto di riesaminare le nostre deliberazioni in proposito, ed accettare o respingere i contratti secondo i consigli delle convenienze del momento.

In vista di tali considerazioni, modificammo gli articoli 1 e 16 del progetto ministeriale, diventati 1 e 15 del progetto della Commissione. —

Per completare l'argomento che con l'epigrafe di questo paragrafo prendemmo impegno di trattare, diremo una parola ancora sull'articolo 21, col quale il Governo si riserba la facoltà di determinare i punti di distacco delle linee esistenti, e l'andamento delle ferrovie da costruirsi dallo Stato o da concedersi in esecuzione della presente legge.

Anche questa facoltà, la quale è giusta e ragionevole in sè stessa, non avrebbe potuto ammettersi senza una qualche dilucidazione e spiegazione.

Non essendo stati presentati al Parlamento, anzi non esistendo ancora gli studii definitivi di moltissime fra le linee progettate, non sarebbe possibile determinare fin da ora i punti di contatto fra le nuove e le linee ferroviarie esistenti.

Ad ovviare agli inconvenienti che ne potrebbero derivare, il Governo chiede, e la vostra Giunta vi propone di deferire a lui il diritto della determinazione di questi punti, con che però tale facoltà sia intesa nel senso, che egli possa fissare la congiunzione in una o fra due Stazioni, secondo le esigenze tecniche del tracciato, e purchè la linea si sviluppi per le valli e valichi indicati nel progetto di massima: progetto di massima che implicitamente viene ad essere approvato dal Parlamento con la presente legge.

Quando questo obbligo sia tenuto fermo, e resti bene inteso che l'andamento generale della strada non potrà variarsi dopo che ne sarà stata indicata l'ubicazione o nel corpo di questa legge o nelle tabelle annesse alla Relazione, sarà indifferente che essa corra un poco più a monte o a valle, ciò dipendendo dalle convenienze che gli studii esecutivi possono consigliare.

La Giunta riconobbe quindi che in questo senso la facoltà domandata ha non solo la sua ragione di essere, ma che un tale diritto spetta al Potere esecutivo, il solo fornito di mezzi acconci per valutare i vantaggi e gl'inconvenienti che simili leggieri spostamenti del tracciato possono arrecare.

Siccome poi abbiamo creduto sia cosa opportuna che in

fatto di tracciati venga, per tutto ciò che si connette ai bisogni della difesa nazionale, consultato il Ministero della guerra, così la Giunta a maggioranza ha stabilito che anche questa aggiunta nell'articolo 21, per noi diventato 20, s'introduca.

Completato così lo studio delle prescrizioni amministrative, e riferendoci al testo degli articoli modificati, come quello che completa il nostro pensiero, anzi è per così dire la sintesi delle ragioni esposte, passeremo a trattare il tema finanziario, il quale si connette alle costruzioni ferroviarie talmente da far dubitare per un momento se non sia il principale obbietto del progetto di legge in esame, anzichè l'accessorio. (*)

(*) Il capitolo finanziario fu già da noi pubblicato. V. *Monitore* N. 48 a. c. (LE REDAZIONE).

# TRAMWAYS

## MOTORI AD ARIA COMPRESSA

*(Sistema Mekarski) (*).*

Gentilmente invitati dal sig. Mekarski, abbiamo fatto una corsa di prova col nuovo motore ad aria compressa per la trazione dei *tramways*. Partiti dalla piazza Moncey, con una vettura automobile destinata all'esercizio delle linee di Nantes, ci recammo dapprima a visitare il deposito, ove trovansi i compressori d'aria. Di là, con altro motore che servirà alla trazione dei *tramways* sulla linea da piazza Moncey a Saint Denis, abbiamo ultimata la corsa fino alla Stazione estrema, per far poi ritorno subito dopo a Parigi. Il nuovo treno era composto d'una vettura ad imperiale a 46 posti, e del motore che faceva le veci della locomotiva sulle ferrovie ordinarie. Le corse d'andata e ritorno riescirono, sotto ogni rapporto, di piena soddisfazione degli assistenti.

Le prime esperienze di questo nuovo sistema di locomozione ebbero luogo già nel 1876, tra l'Arco di trionfo (Piazza della Stella) ed il villaggio di Courbevoie. In seguito al favorevole risultato di queste prime prove, venne decisa l'applicazione definitiva del sistema Mekarski alla trazione dei *tramways* nella città di Nantes ed a Parigi, tra la piazza Moncey e Saint Denis, anteriormente esercìta dalla Compagnia *Tramways-Nord*, con due cavalli che rimorchiavano una vettura senza imperiale.

Il principio sul quale questo sistema si fonda è molto semplice. Dell'aria atmosferica, compressa col mezzo di pompe a 25 o 30 atmosfere, viene immagazzinata in apposito serbatoio. Un tubo in caoutchouc stabilisce a volontà la comunicazione tra il serbatoio ed i recipienti, che trovansi, sia sul motore, sia al disotto della vettura automobile. Ben presto l'equilibrio di pressione si stabilisce nelle due capacità, e la vettura si trova allora pronta a riprendere la marcia. L'aria compressa, che trovasi sul motore, passa dapprima in un apparecchio speciale chiamato *detendeur* (espanditore), dove la pressione iniziale è ridotta ad una pressione variabile tra una ed otto atmosfere. Nel tempo stesso, l'aria viene saturata di vapore, passando attraverso dell'acqua bollente a 150° circa.

E qui risiede uno dei principali perfezionamenti introdotti dal sig. Mekarski per rendere pratica l'applicazione dell'aria compressa. Infatti l'aria, raffreddandosi notevolmente durante il lavoro d'espansione, obbligherebbe in pratica a procedere ad un'ammissione quasi totale nei cilindri, e per conseguenza si sarebbe costretti a ridurre il lavoro utile fornito dall'unità di peso a proporzioni derisorie. È questa precisamente la causa prima che fece abbandonare i primi tentativi fatti negli anni scorsi con questo genere di motore. Per rendere sensibile la cosa, diremo che dell'aria compressa a 5 atmosfere, saturata preventivamente di vapore d'acqua a 15°, nell'espandersi ad un volume finale eguale a tre volte il volume iniziale, la temperatura sua s'abbassa a — 42°, ciò che determina la congelazione del vapore e la solidificazione delle materie lubrificanti. È facile concepire che, in tali condizioni, il movimento dello stantuffo troverebbe una resistenza tale a muoversi nel relativo cilindro, che il lavoro motore si ridurrebbe a proporzioni minime.

Così nelle prime macchine locomotive, costrutte pel trasporto dei materiali nella galleria del Gottardo, per utilizzare l'aria compressa si dovette ricorrere ad un'introduzione d'aria nei cilindri lungo quasi tutta la corsa, ciò che è contrario alla buona utilizzazione dell'intermediario impiegato. Col sistema Mekarski, potendosi utilizzare il lavoro d'espansione nei limiti ammessi ordinariamente col motori a vapore, è possibile l'impiego economico dell'aria compressa.

Questo nuovo sistema di trazione, applicato al rimorchio delle vetture sui *tramways*, riesce effettivamente molto economico, non solo per rispetto alla trazione a cavalli, ma ben anche qualora s'adottino locomotive ordinarie.

Dai rapporti della Compagnia generale degli Omnibus risulta che la spesa di trazione per chilometro percorso sui *tramways* di Parigi è di 66 centesimi, e di 48 centesimi sulle linee esercìte dalla Compagnia *Tramways-Nord*. La differenza notevole che si ha pel rimorchio sulle linee appartenenti a queste Compagnie si spiega facilmente, quando si consideri che le vetture della Compagnia parigina sono grandi vetture ad imperiale, capaci di trasportare 48 viaggiatori, mentre le vetture della Compagnia *Tramways-Nord* sono più piccole e senza imperiale.

Non molto inferiore è la spesa di trazione colle locomotive ordinarie. Così sulla linea da Rueil a Port-Marly (diramazione della ferrovia Parigi-Saint-Germain) si ebbe nel giugno scorso una spesa giornaliera di fr. 41.39, corrispondente ad un percorso di chilometri 102.2, ossia centesimi 40.5 per chilometro percorso. Il peso rimorchiato era di 10 tonnellate. Sulla linea Milano-Vaprio si può contare una spesa giornaliera di trazione di 198 lire per un percorso di 348 chilometri, ossia 57 centesimi per chilometro percorso.

Ora, se consideriamo il sistema di trazione ad aria compressa, si può, in seguito alle esperienze fatte, basarsi sopra un consumo chilometrico di un chilogrammo d'aria per tonnellata-chilometro. Le vetture automobili di Nantes, che pesano 8 tonnellate con 30 viaggiatori, non consumano che 7 chilogrammi per chilometro. Le locomotive della linea Saint Denis, con una vettura ad imperiale capace di trasportare 46 viaggiatori (ciò che costituisce un peso complessivo di 13.5 tonn.), consumano 12 chilog. per chilometro percorso. Finalmente le locomotive con due vetture ad imperiale consumano 15 chilogrammi, con un peso di 18 tonnellate.

La spesa di produzione di un chilogrammo d'aria compressa a 30 atmosfere, compresovi l'interesse del capitale, essendo variabile tra fr. 0.015 e 0.02, ossia in media di 0.018, se ne deduce che la spesa chilometrica di trazione con questo sistema per l'aria compressa sarà rispettivamente:

Fr. $0,018 \times 8 = 0.144$ per la vettura automobile,
» $0,018 \times 13.5 = 0.243$ per la locomotiva colla vettura ad imperiale,
» $0,018 \times 18 = 0.324$ per la locomotiva con 2 vetture ad imperiale.

(*) Dal nostro egregio amico e corrispondente di Parigi, ing. Stefanini, riceviamo la seguente lettera, che parla diffusamente dei recenti esperimenti della locomotiva Mekarski, a cui già accennammo nel nostro numero dell'11 corr., e che non possono non interessare i nostri lettori. LA REDAZIONE.

Per avere la spesa chilometrica di trazione, bisognerà tener conto del meccanico addetto alla macchina, della lubrificazione e manutenzione corrente, dell'ammortizzazione del capitale corrispondente al costo del motore.

Se si considera un percorso annuale di 25,000 chilometri si può ritenere:

Meccanico $\frac{2,100}{25,000}$ = fr 0.084 per chilometro percorso;

Lubrificazioone e manutenzione corr.te $\frac{1,200}{25,000}$ = fr. 0.048 per chilomttro percorso;

Quanto all'ammortizzazione del capitale impiegato per le locomotive e vetture automobili, se si considera una durata media di 10 anni, si avrà:

colle vetture automobili fr. $\frac{700}{25,000}$ = 0.028 per chilometro percorso;

colle locomotive fr. $\frac{1000}{25,000}$ = 0.04 per chilom. percorso.

Riassumendo, la spesa complessiva di trazione per chilometro percorso col sistema ad aria compressa riescirà di:
Fr. 0.304 per le vetture automobili;
» 0.415 per le locomotive con una vettura ad imperiale;
» 0.494 per le locomotive con due vetture ad imperiale.

Se confrontiamo la trazione animale col sistema ad aria compressa, l'economia per chilometro percorso sarebbe dunque di fr. 0.176 per la vettura automobile, che può paragonarsi come capacità alle vetture dottate sulle linee *Tramways-Nord*, e di fr. 0.245 per le locomotive con vetture ad imperiale, che trasporta un numero di viaggiatori press'a poco eguale a quello delle vetture della Compagnia generale degli Omnibus di Parigi.

Parigi, 15 dicembre 1878.

*Ing.* N. Stefanini.

# Nostre Corrispondenze

Roma, 24 dicembre.

Ringraziamo Iddio che il Consiglio di Stato non abbia impiegato che giusto giusto i due mesi, da me assegnatigli, con senso di amara ironia, nella mia corrispondenza del 29 ottobre, per emettere il proprio parere circa la facoltà del Governo di restituire o no la cauzione primordiale d'un milione di rendita agli Istituti di credito firmatarii della Convenzione ferroviaria 20 novembre 1877 per l'esercizio della rete Meridionale. E ringraziamo tanto più l'Ottimo Massimo d'avere inspirato nella mente dei consiglieri dello Stato tale giudizio, che ci conforta ancora a credere non essere addirittura spento nelle sfere governative il senso della giustizia, della equità, e starei per dire semplicemente il retto senso comune.

L'art. 2 del Capitolato allegato alla detta Convenzione stabiliva, che l'appalto doveva avere principio il 1° luglio 1878. Come si può pretendere una data più certa di questa, per divenire assiomatica la nullità della Convenzione, una volta che al 1° luglio l'esercizio fu assunto dal Governo, in luogo della nuova Società concessionaria? Dove si può dare maggiore assurdo che il ritenere illimitato pel Governo il tempo utile di interrogare o no il Parlamento sopra un contratto, mantenendo sempre impegnata una parte contraente, quando l'esecuzione del contratto stesso divenne impossibile unicamente per dato e fatto dello stesso Governo?

Questi sono i facili ragionamenti, che si facevano a vicenda gli uomini d'affari colla sola scorta del loro naturale buon senso: cosa molto diversa, a quanto sembra per frequenti prove, dal senso politico e legale, perchè, come sapete, il Ministero cessato non volle mai assumere la responsabilità della dovuta restituzione, e l'Avvocatura erariale, alla sua volta, sostenne la stranissima tesi, che non si potevano considerare morte quelle Convenzioni, a cui notoriamente fu « becchino la balia, anzi la levatrice ». Ma, finalmente il Consiglio di Stato, colla solennità ed autorità delle sezioni riunite, riconobbe testè per ultra legittima la domanda del Credito Mobiliare italiano e suoi compartecipi di poter ritirare dalle Casse erariali il milioncino di rendita depositato da più di 18 mesi. Nè giudicò altrimenti la richiesta della Società delle Strade ferrate Meridionali di venire liberata dalle soggezioni impostele colla Convenzione 15 febbraio 1876 e confermate con quella del 20 novembre 1877, e consistenti, nè più nè meno, che nell'obbligo pel Consiglio d'amministrazione di tenere la gestione sociale sotto la sorveglianza d'un Commissario regio e con l'approvazione ministeriale d'ogni atto e contratto.

È lecito quindi ora sperare che, udito il parere del Consiglio di Stato, non indugierà più a conformarvisi un Gabinetto presieduto dall'on. Depretis, sfortunato autore delle Convenzioni in discorso. —

Che cosa sono alcuni anni in confronto dell'eternità, o anche solo rispetto alla vita d'una nazione? Così immagino debbano pensare i nostri amministratori di Stato, Provincie e Comuni, visto che in ogni parte d'Italia anche le più vitali questioni non si risolvono che ad intervalli di anni........ quando si risolvono! Così, da quanti anni di grazia non si parla della concessione della derivazione delle acque del Sabbato in provincia d'Avellino, a beneficio della città di Napoli? Quando, gli è lunghissimo tempo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ne esaminò e discusse a fondo il progetto, esprimendosi pure in massima favorevole al medesimo, e ritenendo potersi dichiarare l'opera di pubblica utilità, proponeva di limitare la quantità dell'acqua in litri 1400 al secondo, in luogo dei 2000 richiesti, si approvò invece, con Decreto Reale, la concessione tal quale rispetto al quantitativo dell'acqua: vale a dire si acconsentì alla derivazione di 2000 litri per secondo. Ma vi si oppose nuovamente e fieramente la Provincia d'Avellino, sostenendo, e non infondatamente pare, che non le rimarrebbe acqua sufficiente pei propri bisogni; onde si dovette di recente riproporre la questione al suddetto Consiglio superiore, e questo, com'era da aspettarsi, riconfermò pienamente l'antico suo avviso. —

Nella seduta generale di sabato, il Consiglio ammise poi, in massima, il tracciato d'un progetto di ferrovia da Suzzara a Ferrara, suggerendo molte riforme nei particolari; ed approvò pure, come semplice progetto di massima, una ferrovia da Nola ad Avellino. In fine, reputò degne d'accettazione le proposte degli Ufficii del Genio civile di Udine e Verona relativamente a varii perimetri idraulici.

Dal canto suo, la prima Sezione esaminò ed approvò il progetto per un ponte in ferro sull'Adige presso Parona, quello per l'ampliamento della Stazione di Porto Empedocle; e parecchi per opere di consolidamento nelle ferrovie calabro-sicule, e per costruzione di tronchi di strade nazionali e provinciali.

La Sezione seconda ammise il progetto pei lavori di difesa frontale dell'argine sinistro del Po nei froldi Minuti e Bocchi, in provincia di Rovigo. B.

# Informazioni Particolari

## del *MONITORE*

**Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato gli esperimenti, sulla linea Genova-Pisa, del Block-System automatico inventato dal prof. Giulio Ceradini, e del quale abbiamo più volte parlato. Il Ministero ha quindi ammesso lo stanziamento di L. 30,000 a tale scopo;**

ed [illegible] C[illegible] ricambio, rinunciò a qualsiasi comp[illegible]so che [illegible] competergli per l'applicazione del suo [illegible] tutte le ferrovie dello Stato, qualora i suddetti esperimenti abbiano esito favorevole.

A giorni si porrà mano alla costruzione degli apparecchi necessarii.

---

Tra l'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia e quella del Consorzio interprovinciale veneto è stata combinata una Convenzione pel servizio cumulativo. Tale Convenzione venne tosto spedita al Ministero per la sua approvazione, che non può certo mancare, essendo già convenuti col medesimo i punti principali della Convenzione stessa.

---

Per diminuire la grave perdita che deriva all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia dall'esercizio del lago di Garda, il Consiglio ha fatto concrete proposte al Ministero per modificare il servizio di quel lago, riducendo l'orario delle corse a quello ch'era in vigore prima del 1872.

---

Furono prese le necessarie disposizioni per procedere al sorteggio della 5ª estrazione delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra ed alla 13ª delle Obbligazioni della Cavallermaggiore-Alessandria (*Vedasi in fine l'avviso relativo*).

Il Consiglio d'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha stabilito d'indirizzare una circolare a tutte le Camere di commercio del Regno, per invitarle ad indicare i nomi dei produttori, che possono concorrere alle provviste occorrenti alle Ferrovie medesime; delle quali provviste sarà allegato alla circolare un apposito elenco.

---

Nello scorso numero, accennando ad alcune disposizioni di rigore contro funzionarii dell'Amministrazione dell'Alta Italia, incolpati d'irregolarità commesse nella loro azienda, annunciammo la sospensione dall'ufficio e dallo stipendio del Capo delle Officine, e la proposta al Ministero del licenziamento.

Quella notizia era inesatta, in quanto riguardava la detta sospensione, perchè la misura presa dalla Commissione d'inchiesta limitavasi allora soltanto all'allontanamento dall'ufficio.

Ora però ci consta che la proposta del Consiglio d' amministrazione venne accolta dal Ministero, decretando il definitivo licenziamento dal 1° gennaio 1879.

---

All'elenco dei premiati all'Esposizione Universale di Parigi, pubblicato nel nostro numero del 6 novembre scorso, siamo lieti di aggiungere, dietro l'elenco ufficiale emanato dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, che al sig. Basilio Castelli, telegrafista viaggiante delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne aggiudicata la *Menzione onorevole* (classe LXV) per il suo Manipolatore e distributore speciale pel servizio telegrafico, per l'Avvisatore teleautomatico dei convogli ferroviarii per rendere impossibili gl'inconvenienti, e per la pila Castelli: oggetti dal Castelli medesimo spediti alla Mostra mondiale, e sui quali abbiamo avuto occasione di parlare più volte, e specialmente nei numeri 91 del 22 novembre 1873 e 45 del 7 novembre 1877.

---

# Notizie Ferroviarie Italiane

**Costruzioni ferroviarie**. — Nella seduta del 20 corr. alla Camera dei deputati, discutendosi il progetto di legge per l'esercizio provvisorio dei bilanci pei mesi di gennaio e febbraio 1879, domandato dal nuovo **Ministero** Depretis, venne approvato anche il seguente:

« *Art.* 3. Fino a nuova disposizione legislativa, il Governo del Re è autorizzato a fare, nei mesi di gennaio e febbraio 1879, le spese di costruzioni ferroviarie in corso, o dipendenti da leggi anteriori alla presente; stanziando ai relativi capitoli dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici due dodicesimi della somma di L. 35,000,000, proposta pel venturo esercizio col progetto di legge N. 57, presentato alla Camera dei deputati nella tornata del 18 maggio 1878 ».

— Nella stessa seduta della Camera, il Presidente annunziò poi che, a surrogare l'on. Depretis (nominato presidente del Consiglio dei Ministri) nella Commissione per le costruzioni ferroviarie, ha chiamato l'on. Zanolini; e chiamò pure l'on. Spaventa a far parte della Commissione medesima, a cui già apparteneva prima della sua nomina a Consigliere di Stato.

**Inchiesta ferroviaria**. — Nella suddetta seduta della Camera, procedendosi alla votazione per la nomina d'un membro della Commissione d'inchiesta sulle ferrovie in surrogazione dell'on. Ferracciù (nominato Ministro della marina), i deputati Brin, Lugli e Bertolè-Viale ottennero al 1° scrutinio voti 45 ciascuno. Procedutosi quindi al ballottaggio fra i due più anziani di età, cioè gli on. Lugli e Bertolè-Viale, nati ambidue nel 1829, quest'ultimo ebbe voti 112 e l'altro 91, per cui rimase eletto l'on. Bertolè-Viale.

**Strade ferrate dell'Alta Italia**. — Essendosi proceduto alla posa di un ponte provvisorio sul torrente Bormida fra Cengio e Sale (linea Bra-Savona), il servizio su detta linea, a far principio dal 23 corrente, venne riattivato con tutti i treni portati dall'orario 5 novembre a.c., tanto pei viaggiatori, quanto per i bagagli e merci a grande ed a piccola velocità.

**Ferrovie venete**. — Nella *Gazz. di Venezia* del 26 si legge:

In un'adunanza dei rappresentanti del Comelico, dell'Oltre Piave, Auronzo, Lozzo, Calalzo, Pieve di Cadore, Perarolo, Ospitale, Valle, Cibiana e Borca, fu confermato al deputato Manfrin l'incarico di propugnare la scelta della linea di Fadalto, come la sola rispondente ai maggiori interessi commerciali della provincia di Belluno; e fu respinta la proposta che, dato il caso che le ragioni di preferenza della linea di Fadalto fossero disconosciute, si dovesse tentare l'adozione del prolungamento della stessa linea fino a Ponte nelle Alpi ed a Perarolo.

**Tramway Saronno-Como**. — Il Consiglio comunale di Lomazzo, mandamento di Appiano, in seduta straordinaria dell'11 corr. ha votato la cospicua somma di lire 20,000, quale sussidio a fondo perduto per il *tramway* Saronno-Como.

Tale somma era stata chiesta dalla Commissione del *tramway* suddetto, e il Consiglio, votandola per intero e ad unanimità, ha dato prova di ben comprendere gl'interessi del Comune.

Anche gli altri Comuni interessati sono disposti a fare ogni sacrificio per aiutare la costruzione del *tramway*, che li deve unire al capoluogo della provincia.

**Tramway Brescia-Orzinuovi** — Il 18 corr. ebbe luogo in Brescia la riunione pel *tramway* Brescia-Orzinuovi da congiungersi col *tramway* Soncino-Romano, e Soncino-Crema-Lodi-Sant'Angelo, già concesso dalla Provincia di Cremona all'ing. Avezani, quale rappresentante d'una Società inglese.

La riunione si componeva, oltrecchè del Comitato promotore, dei rappresentanti di molti Comuni situati sulla

linea in questione, compreso un rappresentante di Soncino. A nome del Municipio di Brescia, l'assessore Barbieri dichiarò d'appoggiare il *tramway*, insistendo sulla condizione che si prolunghi in città.

Fu deciso di riconfermare con mandato di fiducia la Commissione promotrice, aggregandovi un rappresentante di Brescia. La Commissione s'impegnò di convocare gl'interessati fra un mese al più tardi, per riferire sulle pratiche che nel frattempo si propone di fare presso la Provincia, Comuni e Società.

Il favore che il progettato *tramway* trova nelle popolazioni della linea e nella Provincia, lascia sperare che il territorio bresciano non tarderà molto ad essere dotato di una guidovia, che non dubitiamo sarà la prima, ma non l'ultima.

**Ferrovia Palermo-Trapani** — Alla *Riforma* del 23 corr. telegrafano da Trapani, che un'accolta di cittadini si è presentata al Prefetto, reclamando l'incominciamento dei lavori ferroviarii già iniziati in altri punti.

**Ferrovie Sarde.** — Il 20 corr. vennero inaugurate le due nuove sezioni Chilivani-Giave e Chilivani-Ozieri, della lunghezza complessiva di 32 chilometri. La già annunciata corsa di prova riuscì felicissima.

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — La Commissione del Gottardo per il 1879, presso il Consiglio federale, è composta dei signori Hammer, Welti e Bavier.

— Il Gran Consiglio del Cantone di Berna ha emanato un proclama al popolo bernese, in cui lo eccita ad intervenire numeroso ai Comizii del 19 gennaio ed a votare favorevolmente per il progetto di legge federale concernente i sussidii alle ferrovie delle Alpi.

— Il 13 corrente ebbe luogo in Zurigo una numerosa adunanza di amici del compromosso del Gottardo, sotto la presidenza del sig. cons. cantonale Peter-Hüni. In seguito ad un'accurata esposizione della quistione, del sig. avv. Forrer, l'adunanza risolvette all'unanimità di aderire al compromesso conchiuso dai Consigli legislativi federali, siccome quello che assicura la pace del paese ed uno scioglimento fortunato dell'importante quistione del Gottardo; e di promuovere con tutte le forze l'accettazione del compromesso stesso per parte del popolo. Inoltre vennero costituiti un Comitato centrale cantonale e dei Comitati distrettuali.

— Anche il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha emanato un decreto circa la votazione concernente la sovvenzione alle strade ferrate alpine, in base al decreto 28 novembre p. p. del Consiglio federale, con cui viene sottoposta al popolo svizzero, per l'accettazione od il rifiuto, la legge federale 12 agosto ultimo scorso, ed è fissato per la votazione, in tutto il territorio della Confederezione, il giorno di domenica, 19 gennaio prossimo venturo.

— A complemento dolla notizia data sulla destituzione del sig. Hellwag dalle sue funzioni di ingegnere in capo della Compagnia del Gottardo, riferiamo questo dispaccio da Berna al *Journal de Genève*:

Corse voce che l'Amministrazione del Gottardo ha dato le sue dimissioni; ma questa voce è inesatta. Al contrario, quell'Amministrazione ha manifestato al Consiglio federale l'opinione, che la ricostituzione dell'intrapresa ed una nuova giustificazione finanziaria trasformerebbero la situazione, e si esigerebbe allora, a suo avviso, il rinnovamento integrale dell'Amministrazione. È ciò che costituirà principalmente la base della risposta che farà il Consiglio federale all'interpellanza che gli venne rivolta su questo proposito.

— Su questa interpellanza, che ebbe luogo nella seduta del 19 corr., ecco quanto scrive la *Gazzetta Ticinese*:

Il sig. *Rohr*, sviluppando la sua interpellanza, dice che il popolo svizzero non andrà ai Comizii del 19 gennaio prossimo per favorire la Società del Gottardo, ma per una impresa nazionale. Esso vuole quindi un'Amministrazione economa, capace e devota agli interessi dell'impresa. Egli è perciò che gli interpellanti domandano al Consiglio federale ciò che ha fatto finora per rispondere al postulato relativo alla riorganizzazione dell'Amministrazione della Compagnia, e ciò che intende fare in seguito. Il sig. *Rohr* fa osservare che gli interpellanti appartengono a tutti i partiti, ed esprime la speranza che il Consiglio federale risponderà in modo da soddisfare la pubblica opinione.

Il sig. *Schenck*, presidente della Confederazione, risponde che la situazione attuale della Compagnia del Gottardo non permette di procedere ad una riorganizzazione delle sue Autorità amministrative. Prima di procedere a questa riorganizzazione, bisogna che i nuovi sussidii siano assicurati, al pari dell'esecuzione del programma di Lucerna. È perciò che il Consiglio federale si è limitato finora a sottoporre alla Compagnia del Gottardo questa quistione della riorganizzazione. Come era a prevedersi, non ne risultò nulla. Il Consiglio di amministrazione della Società rispose che, a suo avviso, solo quando la nuova giustificazione finanziaria sarà assicurata, si dovrà procedere alla rinnovazione integrale della Amministrazione ed anche alla modificazione degli statuti. Quindi il Consiglio d'amministrazione dichiara, sotto riserva del consenso del Consorzio incaricato di procurarsi i 20 milioni d'Obbligazioni, di sottomettersi, come tutte le Autorità della Compagnia, all'elezione per parte dell'Assemblea degli azionisti.

I signori *Planta* e *De Gingins* domandano che vi sia una discussione generale, mentre il sig. *Frei* vi si oppone.

Il Consiglio, con 48 voti contro 47, decide che si proceda alla discussione generale.

Il sig. *Planta* dichiara che, nello stato provvisorio in cui si trova, era impossibile di agire altrimenti di quanto fece il Consiglio federale; ma egli non è soddisfatto della risposta, in quanto concerne la giustificazione finanziaria. Desidera quindi, nell'interesse del compromesso, che la risposta del Consiglio federale non possa essere interpretata nel senso che la giustificazione finanziaria, quale venne presentata l'estate scorso, sia giudicata sufficiente.

Il sig. *Kaiser* crede che l'argomentazione del Consiglio federale istituisca un circolo vizioso. Vorrebbe sapere da quale Consiglio di amministrazione sarà presentata la giustificazione finanziaria. L'oratore si oppone pure che il nuovo Consiglio d'amministrazione sia nominato dagli azionisti, questi non avendo pagato che 34 milioni sopra il costo totale dell'impresa. Domanda poi al Consiglio federale in qual modo procederà per reclamare dalla Compagnia delle giustificazioni sufficienti per la Svizzera.

Il sig. *Schenck* dice che, riguardo alle questioni presentate dal sig. *Kaiser*, ese dovranno far oggetto di una nuova interpellanza. In quanto all'osservazione del sig. *Planta*, essa riposa sopra un errore; il che è poi riconosciuto anche dal sig. *Planta* stesso, e quindi l'incidente è dichiarato chiuso.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 21.25, con sospensione per tre giorni in causa dell'allineamento, e quindi m. 5.37 in media giornaliera; dal lato di Airolo m. 31.20, cioè m. 4,46 in media giornaliera; e la media giornaliera totale fu così di m. 9.83.

**Ferrovie svizzere.** — Nella seduta del 16 corr. del Consiglio Nazionale vennero accordate delle proroghe di termini alle linee Zurigo-Gottardo, Thun-Konolfingen e Burgdorf-Langnau, nonchè una concessione per la ferrovia funicolare dal lago di Brienz all'albergo del Giesbach. Invece la quistione della linea Urnaesch-Appenzello fu aggiornata.

**Ferrovie austro-ungariche.** — Il trattato di commercio fra la Germania e l'Austria-Ungheria, prorogato testè per un anno, contiene, tra le altre, la seguente clausola relativa alle ferrovie:

« I due Governi non autorizzeranno nè il sequestro, nè la confisca del materiale rotabile delle ferrovie ».

Questa disposizione libera le Compagnie ferroviarie austro-ungariche dal timore di vedere sequestrati i loro vagoni, poichè esse non potendo pagare i loro cuponi, i loro

creditori germanici cercarono di promuovere lite, valendosi di una rigorosa procedura.

**Ferrovie tedesche** — I fogli di Berlino annunciano che è stato comunicato ai membri più influenti della Camera prussiana, che, visto lo stato delle cose, il Governo ha rinunciato a presentare in questa sessione della Dieta i progetti per l'acquisto di ferrovie private Pare che questa misura si debba al Ministro delle finanze, Hobrecht, il quale, sgomentato del cattivo stato delle finanze, ha posto un freno al progetto dal suo collega del commercio, per non impegnare lo Stato in maggiori imprese.

— Leggesi pure nei fogli tedeschi che la Camera dei deputati di Prussia ha approvato la separazione dell'attuale Ministero del commercio in un Ministero dei lavori pubblici e in un Ministero del commercio e dell'industria. Quest'ultimo, dal quale dipendono le ferrovie, formerà da qui avanti un dicastero della Cancelleria imperiale.

— La deliberazione proposta dalla Commissione, colla quale invitava il Governo a cedere al più presto possibile all'Impero il diritto di sorveglianza dello Stato sulle ferrovie prussiane, è stata approvata a grande maggioranza. Il Ministro del commercio, Maybach, ha dichiarato di fare adesione a quella deliberazione. Ha soggiunto che il progetto del riscatto delle ferrovie private per parte dell'Impero non aveva nulla di comune colla questione della sorveglianza; disse che vi sarebbero sempre delle ferrovie private vicine a quelle dello Stato, e che il Governo si sarebbe sforzato di realizzare l'idea contenuta nella deliberazione.

**Aggressione sulle ferrovie tedesche** — I giornali di Dresda annunziano un fatto assai raro negli annali delle ferrovie in Germania. La sera del 6 dicembre, il vagone della Posta di un convoglio espresso, che da Dresda andava a Reichenbach, fu svaligiato. Verso le 7 di sera, tre impiegati di Posta erano riuniti in questo vagone occupati a classificare le lettere raccomandate e di valore. Il convoglio andava a tutto vapore. A un tratto s'aprì la porta, ed un uomo, dell'apparente età di 25 a 35 anni, vestito con un lungo soprabito e colla berretta degli impiegati della linea, si slanciò nel vagone, tenendo in mano un revolver a 6 cariche, ed intimò agli impiegati di consegnargli immediatamente le lettere assicurate. Nessuno rispose, e nessuno si mosse per fargli resistenza; sicchè egli, fatta man bassa sulle lettere assicurate e sui gruppi, dopo essersene empite le tasche del soprabito, si allontanò minacciando di far fuoco su chi avesse osato d'inseguirlo. I fili che mettono in comunicazione il vagone col capo del convoglio erano stati tagliati dall'audace malfattore, di modo che gl'impiegati non poterono nè chiamare aiuto, nè far fermare il convoglio.

**Aggressione alle ferrovie spagnuole.** — Leggiamo nella *Patria* di Madrid, del 17:

Un dispaccio telegrafico ufficiale, giunto ieri sera al Governo, partecipa che la notte precedente la Stazione di Santa Cruz de Mundela, sulla linea di Ciudad Real, fu attaccata da 12 o 14 individui armati, i quali penetrarono nel locale, s'impadronirono della cassa del pagatore, che conteneva da 4 a 5,000 duros. Il Governatore civile della provincia si è immediatamente recato sul luogo.

**Ferrovia dell'Eufrate.** — Leggiamo nell'*Osservatore Triestino*:

Richiamiamo l'attenzione dei lettori sopra un argomento, che potrebbe assumere molto interesse per i rapporti dell'Europa coll'Asia centrale.

Il colonnello Nixon, console generale inglese a Bagdad, nel suo ultimo rapporto presentò un nuovo piano per la ferrovia della vallata dell'Eufrate. Egli ritiene che vapori celeri potrebbero portare la posta delle Indie da Kurrasci a Busrah (1547 miglia) in 6 giorni; da Busrah a Bagdad i vapori fluviali potrebbero facilmente compire il viaggio in 72 ore; in altre 60 ore i passeggieri, mediante la ferrovia, potrebbero arrivare alla sponda del Mediterraneo; cosicchè il viaggio da Kurrasci ad Alessandretta non durerebbe oltre 11 giorni. In tre giorni si potrebbe andare da Alessandretta a Brindisi, e così in circa 15 giorni i passeggieri e le poste delle Indie potrebbero essere trasportati in Italia.

Questo progetto però viene energicamente combattuto dalla *Gazeetta di Bombay*, dicendo che, secondo il nuovo contratto del Governo inglese colla P. e O. Comp., la posta di Londra giungerà a Bombay in 17 giorni e mezzo, dunque in poco più di 15 giorni da Brindisi; così che non vi sarebbe alcun vantaggio di tempo, abbandonando il Mar Rosso per il golfo Persico.

— Secondo poi un dispaccio da Buda-Pest al *Times*, il *Tagblatt* di Vienna dice di avere ricevute da Costantinopoli la notizia che l'ambasciatore inglese ha presentato alla Porta un progetto per la costruzione della ferrovia della vallata dell'Eufrate, progetto composto di 26 articoli. Ecco quali ne sarebbero i principali:

1. La Porta, non avendo il capitale necessario per questa impresa, e non potendo, vista l'attuale sua situazione finanziaria, guarentire l'interesse della somma che l'opera richiede, cede all'Inghilterra il diritto di compiere il lavoro.

2. Il Governo inglese s'incarica di somministrare i fondi.

In cambio, la Porta cederà 10,000 mq. di terreno per ogni chilometro della linea, che deve estendersi da Ismid al Golfo Persico, passando per Alessandretta; darà all'Inghilterra il diritto di stabilire una colonia di 100,000 europei sopra un territorio ceduto a quest'uopo gratuitamente dal Governo ottomano; cederà all'Inghilterra, pure in compenso delle somme spese e durante un tempo da fissarsi in seguito, le rendite dei pascialiks di Bassora, Damasco e Bagdad. —

Il corrispondente del *Tagblatt* aggiunge, che siccome l'Inghilterra fa dipendere dall'accettazione di questo progetto la sua garanzia per un prestito di 25 milioni di lire sterline, e siccome il Governo turco ha imperioso bisogno di denari, così la Porta respingerà difficilmente la proposta.

È però probabile, nota il *Times*, che il progetto di cui si parla appartenga a questa o quella fra le Compagnie ferroviarie in Asia, ma non direttamente al Governo inglese.

**Ferrovia asiatica.** — Il *Manchester Guardian* pubblica dettagli interessanti sulla grande ferrovia asiatica, i cui studii preliminari sono attivamente proseguiti sotto la direzione del comm. Cameron. Dopo aver successivamente respinto Beiruth, Latackieh ed Ayas, la Direzione dei lavori pare abbia scelto definitivamente Tripoli, come testa di linea della rete ferroviaria sulla costa mediterranea.

Tripoli è al riparo dei venti d'estate, e non è divisa da Aleppo che da montagne non troppo alte, il che semplifica i lavori d'arte. Il tracciato della Commissione dei lavori eviterà Diarbekir, e raggiungerà la punta del Golfo Persico per la strada di Mardin, Arvil e Bagdad.

**Ferrovie del Canadà** — Dalla *Guida* e *Catalogo ufficiale del Canadà alla Esposizione universale di Parigi*, stata pubblicata ultimamente dal signor I. Keefer, rilevasi che, per il continuo e progressivo sviluppo delle sue ferrovie, il Canadà occupa l'ottavo posto, e precede l'Italia e la Norvegia, che lo precedono in quanto a marina mercantile. Infatti, egli ha 5700 miglia di strade ferrate, vale a dire una quantità maggiore che non la Spagna, l'Ungheria ed il Belgio. Se poi si vuole conoscere la proporzione che la lunghezza totale della rete ferroviaria ha con la popolazione, il Canadà precede tutti quanti gli Stati europei; e ciò è tanto vero, ch'egli ha un miglio di strada ferrata per ogni 690 persone, mentre in Inghilterra si ha un miglio per ogni 1859 persone, ed in Francia un miglio per ogni 2860.

# Notizie Diverse

**Ministero dei lavori pubblici.** — Per l'avvenuto cambiamento di Ministero, in seguito al voto dell'11 corr. della Camera dei deputati, il Ministero dei lavori pubblici venne da S. M. affidato al deputato on. Mezzanotte,

in luogo dell'on. Baccarini; ed il segretariato generale presso il Ministero medesimo venne affidato all'on. Lacava, in sostituzione dell'on. Grimaldi.

**Lavori edilizii in Roma.** — L'*Opinione* scrive:

Sulla piazza di San Bernardo, presso la via di Termini, e precisamente sull'angolo della via Venti Settembre e della via Torino, si sta ora costruendo un grande casamento, che, se non siamo male informati, è del signor Mariani.

Ora, sul piano regolatore è disegnato il taglio di quella casa, che sorge avanti la casa in costruzione, per allargare il principio della via Torino e fare simmetria alla parte di contro, ove ora sta il giardino Trocchi, anch'esso destinato a scomparire.

Il progetto d'allargamento della piazza di San Bernardo, molto bene ideato, porta necessariamente quello del principio della via Torino; e, per ottenere tanto l'uno come l'altro, è assolutamente necessario che scomparisca la casa, che sorge avanti alla fabbrica del nuovo casamento Mariani.

Noi abbiamo voluto dire tutto ciò per avvisare in tempo l'Ufficio tecnico, affinchè non si veda costretto ad espropriare la casa suindicata dopo che il proprietario, aggiungendola alla sua nuova fabbrica, l'abbia restaurata ed accresciuta.

**Due stemmi a concorso.** — Fra i lavori di finimento del Palazzo delle finanze in Roma, havvi la costruzione di due stemmi con figure, da collocarsi nei due timpani circolari corrispondenti alla parte centrale del fabbricato, l'uno lungo la Via Venti Settembre, l'altro sulla Via della Cernaia.

La somma assegnata per tale lavoro è di L. 35,000, comprese le spese per i ponti di servizio.

Il Capitolato degli oneri e condizioni, alle quali va soggetto il lavoro, ed i tipi occorrenti, sono visibili al Ministero dei lavori pubblici (Div. 1ª Sez. 3ª). La materia di costruzione degli stemmi e figure ed il soggetto restano a scelta dei concorrenti.

Il termine per la presentazione dei progetti resta fissato per la fine di febbraio 1879.

Il lavoro verrà affidato a quell'artista che riuscirà vincitore, secondo il giudizio profferito da apposita Commissione, che sarà nominata dai Ministri della pubblica istruzione e dei lavori pubblici.

**Palazzo dell'Esposizione a Roma** — Leggiamo nella *Riforma*:

Finalmente è stato firmato il compromesso fra il Governo, il Comune e la Provincia, per incominciare la costruzione del palazzo dell'Esposizione permanente di belle arti in Via Nazionale.

Il Sindaco immediatamente ha dato ordine all'Ufficio tecnico di preparare subito tutto, perchè si possa por mano alla importante fabbricazione, che si spera possa essere condotta a termine nell'anno 1880.

**Società industriali ed Istituti di credito.** — Con R. Decreto dell'8 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 21 corr.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Como, col titolo di *Società riunite per la navigazione a vapore del Lago di Como*, e colla durata di 25 anni, decorrendi dall'11 aprile 1875; portando il detto capitale dalle L. 3,000,000, diviso in 6000 azioni da L. 500, a L. 2,500,000, diviso in 5000 azioni da L. 500 ciascuna.

**Nuovi piroscafi italiani.** — Ci consta, e lo annunziamo con piacere, scrive il *Corriere Mercantile* del 19, che la Società I. e V. Florio e C. ha fatto testè acquisto di due grandiosi vapori inglesi, che sono stati battezzati *Egadi* e *Marsala*, e già coperti di bandiera italiana.

Questi magnifici vapori erano impiegati nei viaggi delle Indie e della China, e si attendono a giorni dall'Inghilterra nel porto di Palermo.

Con questi due, il numero dei piroscafi di quella benemerita Società è elevato alla bella cifra di 43.

**Battelli porta-torpedini.** — Leggesi nella *Gazzetta d'Italia*:

Il Ministero della guerra ha adottato, per la difesa del golfo della Spezia, certi battelli porta-torpedini ideati dal colonnello di fanteria cav. Coda Canati.

Questi battelli sono di un sistema affatto diverso da quelli comunemente in uso. Il colonnello Coda Canati prosegue sempre nelle sue esperienze e nei suoi studii alla Spezia, dove attende a perfezionare i meccanismi del battello e ad ammaestrare il personale di servizio per ben governare la piccola, ma pericolosissima nave.

**Ufficii telegrafici** — Il 12 corrente in Maniago (provincia di Udine), ed il 15 in San Giovanni a Teduccio (provincia di Napoli) è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo, al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

**Il telefono in Germania.** — Da una relazione stata pubblicata ultimamente dalla Direzione generale delle poste e dei telegrafi di Germania risulta che il numero delle stazioni telefoniche, che attualmente esistono in Germania, è di 272, e che gli apparecchi telefonici funzionano in modo soddisfacente ad una distanza di 50 chilometri.

**Onorificenza.** — Leggesi nel *Commercio*, *Gazzetta di Genova*:

Annunziamo con piacere che S. M, sopra proposta del Ministro dei lavori pubblici, fregiava delle insegne di Cavaliere della Corona d'Italia il nostro egregio concittadino, signor Eugenio Pasteur, benemerito rappresentante della Compagnia Generale Francese dei *Tramways*, e che tanto cooperò a dotare la nostra città di questo utilissimo trovato dell'industria moderna. Per la simpatia di cui gode l'egregio gentiluomo, tutti si rallegrano della distinzione conferitagli.

**Necrologia** — La mattina del 19 corrente moriva in Milano il senatore ingegnere Elia Lombardini. Socio dell'Accademia di belle arti e dell'Istituto Lombardo, era direttore emerito delle pubbliche costruzioni in Lombardia. Molte illustri Accademie italiane ed estere scrissero il celebrato suo nome nell'albo dei soci corrispondenti. Il Lombardini era ufficiale dei Santi Maurizio e Lazzaro e cavaliere della Corrona ferrea. Questi e molti altri onori gli furono dovuti pel suo profondo sapere, specialmente in materia idraulica, per cui, anche di recente, era in gravi questioni consultato con premura ed ascoltato con rispetto.

Egli è morto a ottantaquattro anni. Robusto, sano, operosissimo, lavorava, anche da ultimo, dodici o quattordici ore al giorno.

Nacque in La Brogne, dipartimento dei Vosgi in Francia, donde passò giovinetto coi suoi genitori a stabilirsi in Cremona. I lavori ch'egli lascia sono moltissimi e di grande importanza.

Venerdì ebbero luogo i solenni funerali, intervenendovi gran numero di rappresentanze. Sulla fossa dissero commoventi parole gl'ing. Galizia e Tatti. Quest'ultimo disse che: « il Lombardini fu uno dei più splendidi luminari del nostro tempo nelle discipline idrauliche in Italia e fuori. Egli, seguendo e tenendo viva la tradizione della scuola italiana, appoggiata alla esperienza, anzichè alle speculazioni teoriche, fu costante e diligente osservatore dei fatti; e, coordinando fra loro con netto criterio le sue ricerche pratiche, e salendo dalle analisi dei più minuti particolari a concetti più generali, seppe dettare un cumulo di precetti e collegarli in dottrine positive, formulando leggi che ormai servono di scorta sicura in questo genere di studii. E ne è prova la preziosa sua *Guida allo studio della idrologia fluviale e dell' idraulica pratica*, nella quale condensò, con mano maestra e con ordine e chiarezza, quanto l'esperienza ci ha insegnato in argomento, formando quel manuale direttivo che sta sul tavolo di tutti gli studiosi miei colleghi ».

Il Lombardini si occupò pure di studii geologici ed archeologici, specialmente relativi alla Lombardia; ed i suoi pregevoli scritti fanno parte delle *Memorie naturali e civili di Lombardia*, pubblicate da Carlo Cattaneo, di cui era amicissimo. La sua perdita è una vera sventura nazionale.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana, i valori ferroviarii non ebbero mercato importante. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero sui prezzi stereotipati di 350 a 352; le Obbligazioni relative a 269.50; i Boni a 583. E si noti che, a riguardo delle Azioni, è annunziato il pagamento pel 1° gennaio prossimo della cedola semestrale XVII di L. 12.50, ed a riguardo dei Buoni in oro, il pagamento per la stessa epoca della cedola XVIII di L. 15 in oro per il semestre cadente il 31 dicembre corrente.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 258.25 circa; quelle della serie B a 262 — L'Alta Italia a 369.50 e 268.25 — Le Pontebbane a 400 e 402.

A Parigi, le Lombarde negoziate a 146 e 147; le Obbligazioni relative a 243 e 242 — Le Vittorio Emanuele a 244 o 248 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 73; le Obbligazioni da 273 a 274.

## ESTRAZIONI

**Ferrovia Genova-Voltri** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni della Ferrovia Genova-Voltri comprese nella estrazione seguita in Firenze il 12 dicembre corrente (Reali Decreti 18 febbraio 1856, 19 gennaio 1857, e legge 28 agosto 1870):

*34 della 1ª emissione (23ª estrazione)* in ordine progressivo.

48 83 128 290 425 548 558 629 709 725 741
828 854 890 941 982 1123 1177 1230 1240 1283 1313
1383 1494 1499 1505 1630 1659 1691 1763 1764 1912 1950
2005.

*43 della 2ª emissione (22ª estrazione)* in ordine progressivo.

5 42 118 200 209 243 323 351 445 497 508
545 599 657 721 817 831 908 927 957 1030 1273
1592 1667 1799 1890 1926 1981 2020 2047 2081 2438 2472
2567 2597 2632 2695 2854 2955 3120 3158 3176 3198.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1878, e dal 1° gennaio 1879 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal n. 47 al n. 100 della 1ª emissione (1856) e dal n. 45 al 100 della 2ª emissione (1857).

**Ferrovia di Cuneo** — La *Gazzetta Ufficiale* ha pure pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo comprese nella 39ª estrazione, seguita in Firenze il 16 dicembre 1878, in ordine progressivo (Regio Decreto 23 dicembre 1859, e legge 5 maggio 1870).

*43 della 1ª emissione da L. 400 caduna*
(creazione 26 marzo 1855)

45 421 487 865 1017 1622 1775 2184 2268
2344 2573 2740 3173 3261 3288 3569 3588 3786
4897 5179 5303 6366 6576 6580 6651 6817 6968
6978 7121 7680 8015 8162 8805 8899 9066 9120
9705 9726 9890 10034 10152 10869 10915.

*32 della 2ª emissione da L. 500 caduna*
(creazione 21 agosto 1857).

998 1212 1354 1770 2200 2349 2933 3275 4351
4631 5130 5733 6245 6602 6645 6849 7324 7491
7504 8148 8606 8754 9482 11256 11300 11825 12359
12418 14199 14927 15049 15521.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1878, e dal 1° gennaio 1879 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale, mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal 48 al 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal 44 al 90.

— La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato pure la distinta della XIIIª estrazione annuale, eseguita in Firenze il 17 dicembre corrente, delle 1000 Obbligazioni da L. 500 della Compagnia generale dei Canali d'irrigazione italiani (*Canali Cavour*) passate a carico dello Stato in seguito alla Convenzione 24 dicembre 1872, annessa alla legge 16 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª).

Le suddette Obbligazioni cessano di essere fruttifere col dicembre corrente, ed il rimborso del corrispondente capitale col pagamento del relativo premio in complessive lire 586.27, già dedotte le tasse di ricchezza mobile e di riscossione sul premio, avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1879, in seguito a regolare domanda e contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole semestrali dal n. 33 (1° luglio 1879) e seguenti.

## CONVOCAZIONI

**Società Romana per lo zucchero nazionale** — Gli azionisti sono convocati pel giorno 30 corr. in Firenze (via Ginori, 6), per udire le comunicazioni del Direttore ed il rapporto dei sindaci sul bilancio 1875-76, per le nomine di sindaci pei bilanci 1876 79, di consiglieri e del Comitato di controllo, nonchè per deliberare sui provvedimenti pel futuro esercizio sociale.

**Società italiana di lavori pubblici** — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 9 gennaio p. v. in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e quella dei censori, per l'approvazione del bilancio 1878 e riparto utili, e per la nomina di amministratori e censori.

**Società anonima per l'illuminazione a gaz della città di Novara**. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 12 gennaio p. v. in Novara (via Dominioni, 185), per la presentazione del resoconto consuntivo 1877-78 e preventivo 1878-79, e per la nomina di tre consiglieri.

**Manifattura di lane in Borgosesia** — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 gennaio p. v. in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione del Consiglio ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio e relative deliberazioni, e per la nomina di amministratori e di revisori.

## PAGAMENTI

**Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Dal 1° a tutto 15 gennaio p. v. si pagherà la cedola 12 delle Obbligazioni in L. 6.35 in oro, nette di tasse: in Torino presso la Ditta bancaria Geisser; ed in Roma, Milano, Firenze, Livorno, Venezia, Trieste e Londra, presso le Banche autorizzate.

**Società Italiana di cementi e calci idrauliche** Bergamo). — Dal 1° gennaio si pagherà la cedola 14 in L. 4.50 per interessi 2° semestre 1878: in Bergamo presso la Banca mutua popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

**Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche** — Dal 1° gennaio p. v., presso la sede della Società in Padova, si pagheranno agli azionisti L. 5.25 per interesse del 2° semestre 1878, in ragione del 5 0/0 all'anno per azione liberata dal VIII decimo.

**Banca di Pinerolo** — Dal 2 gennaio p. v. si pagheranno agli azionisti gli interessi del 2° semestre 1878, in ragione di L. 3 per azione. I pagamenti si faranno: in Pinerolo presso la sede della Banca, in Torino presso la Banca Industriale Subalpina.

# Avvisi d'Asta

Il 28 corrente, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati ad uso militare e delle fortificazioni nella piazza d'Alessandria e d'intorni per 4 chil., durante il triennio 1879-81, per l'annuo canone di L. 30,000. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati ad uso militare nella piazza di Civitavecchia durante il triennio 1879-81, per l'annua somma di L. 6000. Deposito L. 1800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati ad uso militare, nella 1ª sezione che comprende le piazze di Napoli (una parte), Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Massalubrense, Capri e Casoria, durante il triennio 1879-81, per l'annuo canone di L. 32,000, ed in complesso per L. 96,300. Deposito L. 9630 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione suddetta, si terrà pure un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati ad uso militare nella 2ª sezione, che comprende le piazze di Napoli (altra parte), Bagnoli, Pozzuoli, Baia ed Isola d'Ischia, durante il suddetto triennio, e per l'annuo canone di L. 42,425, ed in complesso per L. 127,275. Deposito L. 12,800 come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare alla Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di due magazzini per materiale d'artiglieria e d'una tettoia per laboratorii nella regione Palliari presso Spezia, in diminuzione della somma di L. 292,495, così ridotta in seguito al ribasso precedentemente offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale Tarquinia-Castrense-Acula-Orvietana, I tronco, dalla provinciale Aurelia Etrusca al confine territoriale di Canino, in diminuzione dell'annuo canone di L. 4108.24, così ridotto in seguito al ribasso precedentemente offerto. Manutenzione dal 1º gennaio 1879 al 31 dicembre 1884. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 2 gennaio p. v., presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del II tronco della suddetta strada Tarquinia-Castrense-Acula-Orvietana, da Valentano al confine di Montalto di Castro, per l'annuo canone di L. 8481.82. Manutenzione dal 1º aprile 1879 al 31 dicembre 1884. Deposito interinale L. 650 in moneta o biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 900, idem o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari della piazza di Viterbo, durante il triennio 1879-81, per l'annua somma media di L. 4000 e quindi in complesso per L. 12,000. Deposito L. 1200 in contanti o rendita D. P.

ROSSI CESARE, *Gerente*.



# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

46ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1878.

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chilom. |
|---|---|---|---|
| RETE ADRIATICA E TIRRENA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,446.— | 482,127.58 | 333.42 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,446.— | 536,846.97 | 371.26 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878. . . | » | — 54,719.39 | — 37.84 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878 | 1,446.— | 18,357,926.31 | 12695.66 |
| Introiti corrisp. nel 1877 | 1,446.— | 19,668,054.53 | 13601.70 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . | » | —1,310,128.22 | — 906.04 |
| RETE CALABRO-SICULA | | | |
| Prodotti settimanali 1878 | 1,147.— | 150,617.41 | 131.31 |
| Settimana corrisp. nel 1877. | 1,141.— | 149,798.26 | 131.29 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1878 . . . . | + 6 | + 819.15 | + 02 |
| Introiti dal 1º gennaio 1878. | 1,145,19 | 6,625,838.57 | 5,785.80 |
| Introiti corrisp. nel 1877 . | 1,100.82 | 6,448,418.68 | 5,857.83 |
| Differenze nei prodotti dal 1º gennaio 1878 . . . . | + 44.37 | + 177,419.89 | — 72.03 |

## Strade Ferrate Romane

40ª Settimana — *Dal* 1º *al* 7 *ottobre* 1878.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,657 | 502,896.08 | 15,824.83 |
| Settimana corrisp. del 1877. | 1,646 | 484,574.52 | 15,350.33 |
| Differenza in più . . . | — | 18,321.56 | 474.50 |
| Differenza in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1º gennaio al 7 ottobre 1878. | 1,653 | 20,157,410.78 | 15,896.32 |
| Periodo corr. 1877 . . . . | 1,646 | 21,035,616.03 | 16,659.42 |
| Aumento . . . . . . . | — | — | — |
| Diminuzione . . . . . . | — | 878,205.25 | 763.10 |

(*) Media annua.

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di novembre* 1878
(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 23 |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . . | 30,379.12 | 13,181.95 | 8,354.15 |
| Piccola Velocità . . . . . . . . | 6,688.54 | 309.25 | 3,062.27 |
| Totali . . . | 37,067.76 | 13,491.20 | 11,416,42 |

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1º al 31 luglio 1878.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | VICENZA-SCHIO quantità | VICENZA-SCHIO importo | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. quantità | TREVISO-VICEN. e PADOVA-BASS. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | 6195 | 7,418.68 | 18862 | 32,524.31 | 39,942.99 |
| Bagagli e cani. | 202 | 165.78 | 758 | 759.31 | 925.09 |
| Merci a G.V. .. | 745 | 588.18 | 2363 | 3,898.63 | 4,486.81 |
| Merci a P.V. .. | 859 | 7388.74 | 1218 | 11,952.46 | 19,341.20 |
| Introiti diversi. | » | 306.04 | » | 460.63 | 766.67 |
| Totale L. | 8001 | 15,867.42 | 23201 | 49,595.34 | 65,462.76 |

# ANNUNZI

## SOCIETÀ ANONIMA
## per la vendita di Beni del Regno d'Italia

### AVVISO

Si prevengono i portatori dei certificati di Azioni di questa Società che a partire dal 1° gennaio 1879 le Casse della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Firenze e Torino e la Cassa di Sconto di Genova, pagheranno:

L. 5.00 per ogni Azione per gl'interessi del 2° semestre 1878.

*Roma*, 20 *dicembre* 1878.

**La Direzione.**

## FERROVIA D'IVREA

### ASSEMBLEA GENERALE DEGLI AZIONISTI

**Avviso di seconda convocazione.**

L'Assemblea generale degli Azionisti, convocata come da precedente avviso, non avendo potuto aver luogo per mancanza di numero legale di Azionisti, il Consiglio di Amministrazione ha deliberato che la 2ª convocazione collo stesso *Ordine del giorno*, avesse luogo lunedì 30 dicembre, alle ore una pomeridiana, alla sede della Società, via Bogino, 25.

L'ordine del giorno è il seguente:

« Proposta di proroga del termine fissato per la concessione di sussidio per la ferrovia Ivrea-Aosta ».

Per intervenire alla riunione, i signori Azionisti devono depositare presso l'ufficio della Società, le Azioni da essi possedute, almeno tre giorni prima di quello fissato per la riunione.

Torino, 14 dicembre 1878.

L'AMMINISTRAZIONE.

LE MERAVIGLIE DELLA
## SCIENZA E DELLA INDUSTRIA

Nella prima quindicina del corrente Dicembre vide la luce: **Le Meraviglie della Scienza e dell'Industria. STRENNA DEL PROGRESSO** pell'anno 1879.

Forma un bel volume di 160 pagine (prezzo L. 2), nel quale figurano le più recenti ed importanti Novità scientifico-industriali, trattate da accreditati Autori con lavori originali o desunte dalle più autorevoli pubblicazioni sì nazionali che estere.

La **Strenna** verrà data in premio **gratuito** a tutti coloro che si abboneranno per l'anno 1879 *al Progresso, Rivista illustrata delle nuove Invenzioni e Scoperte*, inviando l'importo di lire **otto**, prima del 31 Dicembre 1878, all'Amministrazione del giornale **Il Progresso**, via Bogino, n. 10, Torino.

**Avviso:** La raccolta completa del PROGRESSO, cioè annate: 1873, 74, 75, 76, 77, e 78 si spedisce al prezzo complessivo di L. 36.

## STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato,** il giorno 27 gennaio 1879, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla quinta estrazione a sorte delle azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla tredicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1879 sono di 22 Azioni e di 77 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1879.

In questa occasione si avvisano i portatori dei titoli suindicati che il servizio dei medesimi, incominciando dalla scadenza del tagliando 1° gennaio 1879, sarà fatto esclusivamente presso la Stazione di Torino P. N.

Milano, 23 dicembre 1878.

IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

# SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

## IX Estrazione delle Azioni

eseguitasi in seduta pubblica il 16 dicembre 1878, rimborsabili in L. 500, dal 1° gennaio 1879, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli statuti sociali.

| Titoli da 1 | | Titoli da 5 | | | Titoli da 10 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Numeri delle Azioni | | Numeri delle Cartelle | Numeri delle Azioni | | Numeri delle Cartelle | Numeri delle Azioni | |
| dal N. | al N. | | dal N. | al N. | | dal N. | al N. |
| 7961 | 7970 | 581 | 12901 | 12905 | 1233 | 72321 | 72330 |
| 9321 | 9330 | 582 | 12906 | 12910 | 4579 | 105781 | 105790 |
| | | 2785 | 23921 | 23925 | 5234 | 112331 | 112340 |
| | | 2786 | 23926 | 23930 | 5265 | 112641 | 112650 |
| | | 7917 | 49581 | 49585 | 5839 | 118381 | 118390 |
| | | 7918 | 49586 | 49590 | 8449 | 144481 | 144490 |
| | | 7953 | 49761 | 49765 | 10073 | 160721 | 160730 |
| | | 7954 | 49766 | 49770 | 12681 | 186801 | 186810 |
| | | | | | 13616 | 196151 | 196160 |

*Firenze*, 16 *dicembre* 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

## SOCIETÀ GENERALE

# DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'Amministrazione in conformità dell' art. 48 degli Statuti sociali ha deliberato di distribuire alle Azioni liberate di L. 400 l'interesse del 2° semestre 1878 in L. 12 italiane per Azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola N. 24 a cominciare dal 7 gennaio prossimo,

in *Firenze*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
» *Torino*, idem idem
» *Roma*, idem idem
» *Genova*, idem idem
» *Id.* presso la Cassa Generale.
» *Id.* presso la Cassa di Sconto.
» *Parigi*, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*NB.* Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

*Firenze*, 19 *dicembre* 1878.

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni in oro della suddetta Società che a partire dal 1° gennaio prossimo si effettuerà:

*a*) Il rimborso delle Obbligazioni della serie **DD** estratta il 1° ottobre ultimo in ragione di L. 500 in oro rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione;

*b*) Il pagamento di L. 15 in oro importo della cedola N. 20 per gli interessi maturati il 31 dicembre 1878 sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1° della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazioni.

I pagamenti si faranno:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem

Nelle altre piazze d'Italia indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle sedi e succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e dalla Banca Nazionale Toscana.

a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

*Roma*, 14 *dicembre* 1878.

---

## SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

Si prevengono i signori azionisti che a partire dal 1° gennaio prossimo si pagheranno L. 10.50 per ogni azione liberata di L. 350 a titolo interessi del 6 per 100 pel 2° semestre del corrente anno contro il ritiro della cedola N. 21.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, idem idem
a *Torino*, idem idem
a *Genova*, presso le sedi della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, idem idem
a *Venezia*, idem idem
a *Napoli*, idem idem
a *Palermo*, idem idem
a *Livorno*, idem idem
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers.
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e C.
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
a *Francoforte s/M*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

*Roma*, 14 *dicembre* 1878.

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

## AVVISO D'ASTA

**per l'approvigionamento di chilogrammi 50,000 foglie di tabacco DRAMA.**

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza all'acquisto di chilogrammi 50,000 tabacco in foglia *Drama*, ripartiti in chilogr. 5000 tipo *B* e chilogr. 45,000 tipo *C*, da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1879, in base al Capitolato d'oneri in data 4 marzo 1878,

**Notifica:**

Che il giorno 10 del mese di febbraio 1879, alle ore 1 1[2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1878 od anteriore al 1877, conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco.

Detti tipi sono depositati in questa ultima località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della

offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime.

Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

*Roma*, 18 *dicembre* 1878.

*Il Consigliere d'Amministrazione*
VERDURA.

*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione per anni sei dal 1° luglio 1879, del tronco della strada provinciale N. 7, da Torino a Pinerolo, della lunghezza di metri 28,604, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 23.80 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 24,109.50.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 31 corrente a mezzodì.

Torino, il 21 dicembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*
**C. BACCALARIO.**

Estratto dal supplemento al foglio periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 109, del dì 13 dicembre 1878.

# SOCIETÀ
DELLE
# STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 2 gennaio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° luglio 1874 al 1° settembre 1878 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1879 degli appresso Titoli, cioè:

*a*) N. 79,094 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

*b*) N. 19,998 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*c*) N. 6,826 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*d*) N. 67,303 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*e*) N. 96,147 Obbligazioni serie $D_1$ della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

*f*) N. 124,990 Obbligazioni serie $D_2$ emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 2 gennaio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1878 dei Titoli seguenti, cioè:

*a*) N. 11,639 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

*b*) N. 33,700 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi e le ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1878 di N. 35,682 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle cartelle estratte e dei cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, col l'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 19 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

| | | *Per ogni Cupone di Cartelle di* | | |
|---|---|---|---|---|
| | | Azioni delle Ferrovie Livornesi | Obbligazioni A, B, C, $D_1$ e $D_2$ delle Ferrovie Livornesi | Obbligazioni A, B e C della S. F. Centrale Toscana |
| Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,8732 0/0) . . . . . | L. | 1.08 (*) | 1.03 | 1.72 |
| Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo). . . . . . . . . . . . | » | 0.20 | 0.14 | 0.23 |
| In tutto . . . | L. | 1.28 | 1.17 | 1.95 |
| così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse . | » | 9.22 | 6.33 | 10.55 |

(*) La riduzione di 2/8 della tassa proviene dall'essere stato riconosciuto il diritto che il reparto da corrispondersi a questi Titoli debba classarsi in Categoria B invece che in Categoria A.

VI. All'effetto poi che i possessori di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie

C, $D_1$ e $D_2$ della già Società delle Ferrovie *Livornesi* e

A, B e C della già Società della Ferrovia *Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie

C e $D_1$ delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C della S. F. *Centrale-Toscana*

di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles*, *Francforte s/M* e *Ginevra*, e per la serie

$D_2$ delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francforte s/M* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze delle Cartelle estratte e dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni C $D_1$ e $D_2$ delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, insieme al

suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero del tesoro per assistere e sorvegliare, nell' interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della S. F. Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento delle Cartelle estratte e dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che le Cartelle ed i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 13 dicembre 1878.

*Il Direttore Generale* **G. DE MARTINO**

# PROVINCIA DI TORINO

## DEPUTAZIONE PROVINCIALE

### Avviso di secondo incanto.

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 28 corrente alle ore 10 antimerid. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione per anni sei del tronco della strada provinciale N. 13 da Torino a Lanzo, compreso fra l'estremità della piazza della barriera di Lanzo alla cinta daziaria di Torino ed il ponte sulla Stura a Germagnano, della lunghezza di metri 29,363, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 26,737.31, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio col 1° luglio 1879 e sarà ultimato al 30 giugno 1885, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 3400, od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 11,341 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 18 dicembre 1878.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

*Il Segretario-Capo della Provincia*

**C. BACCALARIO.**

# SOCIETÀ DI MONTEPONI

**ASSEMBLEA GENERALE ORDINARIA DEGLI AZIONISTI.**

Gli Azionisti della Società Monteponi sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 28 dicembre 1878, alle ore due pom., in Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, col seguente

**Ordine del giorno:**

1° Relazione del Consiglio d'amministrazione sulla gestione della campagna 1877-78.
2° Relazione della Commissione di Revisione dei conti per la detta campagna.
3° Approvazione dei conti della medesima.
4° Nomina dell'antico Consiglio d'amministrazione scadente d'ufficio.
5° Nomina della Commissione di Revisione dei conti per la campagna 1878-79.

Ogni socio che vorrà intervenire all'Assemblea dovrà a termine dell'art. XVII degli Statuti sociali, depositare le sue Azioni:

a Torino, alla Sede della Società, via Cavour, 41; a Genova, presso i signori I. Tedeschi e C.

Torino, 6 dicembre 1878.

*Il Direttore* A. CATTANEO.





# SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I Signori Azionisti sono convocati in assemblea ordinaria per il giorno 9 gennaio prossimo ad un'ora pomeridiana, nel locale della Borsa in Torino.

**Ordine del Giorno:**

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Relazione dei Censori;
3° Approvazione del bilancio al 31 dicembre 1878 e riparto utili;
4° Nomina di Amministratori;
5° Nomina di Censori.

A norma dell'articolo 23 dello Statuto sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino, via Lagrange, 7.

Torino, li 14 dicembre 1878.

IL DIRETTORE
**L. PETRINO.**

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

---

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo,

il *pagamento* della Cedola XVIII di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XVII sorteggio* avvenuto il 1° ottobre decorso:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a **Firenze** | la Cassa Centrale della Società. | | |
| a **Ancona** | id. | dell'Esercizio | id. |
| a **Napoli** | id. | Succursale | id. |
| a **Milano** | sig. Giulio Belinzaghi. | | |
| a **Torino** | la Società generale di Credito Mobiliare Italiano. | | |
| a **Roma** | id. | id. | id. |
| a **Genova** | la Cassa Generale. | | |
| a **Livorno** | la Banca Nazionale nel Regno d'Italia. | | |
| a **Parigi** | la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi. | | |
| a **Ginevra** | id. | id. | |

Firenze, 16 dicembre 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

---

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XVII (*coupon*) di L. 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| a **Firenze** | la Cassa Centrale della Società. | | | |
| a **Ancona** | id. | dell'Esercizio | id. | |
| a **Napoli** | id. | Succursale | id. | |
| a **Milano** | sig. Giulio Belinzaghi. | | | |
| a **Torino** | la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano. | | | |
| a **Roma** | id. | id. | id. | |
| a **Livorno** | la Banca Nazionale nel Regno d'Italia. | | | |
| a **Genova** | la Cassa Generale. | | | |
| a **Venezia** | sig. Jacob Levi e figli. | | | |
| a **Parigi** | la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale. | | | al Cambio che sarà ulteriormente stabilito |
| a **Ginevra** | sig. Bonna e Compagnia. | | | |
| a **Londra** | sig. Baring Brothers e Compagnia. | | | |

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'amministrazione Centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte al* 9° *sorteggio* del 16 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni possessore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 16 dicembre 1878.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO XII. Mercoledì 31 Dicembre 1879 N° 53.

# MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

**Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza**

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

**Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.**

*Prezzo delle Associazioni:*

| | Anno | Sem. | Trim. |
|---|---|---|---|
| Per l'ITALIA . . . . . | L. 20 | 11 | 6 |
| Per l'ESTERO . . . . . | » 28 | 15 | 8 |

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

*Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:*

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . . Cent. 30 »

*Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.*

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

SOMMARIO DELLE MATERIE — *Le Strade ferrate italiane nel* 1878 (Continuazione) — *Le nuove costruzioni ferroviarie* — *Il riscaldamento delle vetture ferroviarie* (Continuazione) — *Le ferrovie sospese* — *Nostre Corrispondenze* — *Informazioni particolari del* MONITORE — *Notizie ferroviarie italiane* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse* — *Guida degli azionisti* — *Prodotti settimanali delle Strade ferrate* — *Annunzi.*

## MONITORE DELLE STRADE FERRATE

### Anno XIII

Col numero d'oggi, il *Monitore* compie un altro anno di vita, ed entra col 1° del 1880 nel XIII.

Fermo nel suo antico programma, che gli valse finora la benevolenza de' suoi abbonati e lettori, crede inutile diffondersi in nuove promesse, bastandogli questa sola, ch'esso non verrà mai meno ai proprii impegni, e raddoppierà di cure per meritarsi sempre più quella stima e quel favore del pubblico, ch'ebbe ed avrà sempre in mira.

Affatto estraneo alle irritanti lotte della politica, alieno da qualunque polemica personale, non meno che dalle adulazioni verso chicchessia, continuerà ad occuparsi unicamente dei veri interessi materiali della nazione, aprendogli particolarmente un vasto campo di studio e di lavoro i grandi progetti in corso delle costruzioni ferroviarie. Continuerà a riferire documenti ufficiali e fatti positivi, ed a raccogliere notizie bene appurate, seguendo con amore lo sviluppo delle industrie e delle arti più utili, così nel nostro paese, come presso le nazioni più civili ed operose.

Spera così di poter continuare il suo cammino, sorretto anche nel nuovo anno dal costante appoggio de' suoi benevoli abbonati e lettori.

Coloro che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione, mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Dei pagamenti fatti per mezzo d'intermediarii, la scrivente non si tiene responsabile.

L'AMMINISTRAZIONE.

## LE STRADE FERRATE ITALIANE
### nel 1878

(*Continuazione — V. N. 51*).

Prendendo ora in esame la parte prima della Relazione dell'on. Valsecchi, che tratta delle *Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato*, ne riassumiamo i seguenti ragguagli generali.

La lunghezza totale delle linee dello Stato costrutte ed in corso di costruzione durante il 1878, era la seguente:

| | | |
|---|---|---|
| Calabro-Sicule del 1° periodo . . . . | Chil. | 640 |
| Id del 2° periodo (comprese quelle di Vallelunga e delle Caldare) . | » | 694 |
| Asciano-Grosseto . . . . . . . . . | » | 85 |
| Ligure . . . . . . . . . . . | » | 268 |
| Savona-Bra con diramazione Cairo-Acqui . . | » | 148 |
| Totale | Chil. | 1,835 |

Di queste linee, al 31 dicembre 1877 erano in esercizio chil. 1635 (compresi soli 494 delle Calabro-Sicule del 2° periodo); ma durante il 1878 furono aperti su queste ul-

time linee altri 6 chil., per cui lo sviluppo totale delle linee in esercizio era di chil. 1641, e restavano ancora da aprirsi all'esercizio altri chil 194 sulle linee medesime.

L'ammontare dei lavori eseguiti e delle provviste fatte durante il 1878 risulta distintamente per ferrovia come segue:

| | |
|---|---|
| Ferrovie Calabro-Sicule del 1° periodo L. | 3,557,794.08 |
| Id. del 2° » » | 21,692,024.59 |
| Asciano-Grosseto . . . . . . . . » | 236,49 |
| Ligure . . . . . . . . . . . » | 3,804,194.93 |
| Savona-Bra con Cairo-Acqui . . . » | » |
| Totale L. | 29,054,250.09 |

mentre nel 1877 la spesa totale ascendeva a 28,064,277.82 lire, calcolate specialmente L. 22,072,713,02 per le Calabro-Sicule del 2° periodo, e L. 4,631,735.22 per quelle del 1°.

Le spese di amministrazione e di personale durante l'anno 1878 ascesero a L. 2,224,746.29, mentre nel 1877 erano ascese soltanto a L. 2,117,724.77. Ma in questa somma sono comprese tutte le spese per gli studii e la compilazione dei progetti di massima e definitivi, per direzione, sorveglianza e liquidazioni; e confrontando la detta cifra coll' importo dei lavori eseguiti, essa risulta corrispondere al 7.65 per cento circa, mentre nel 1877 corrispondeva al 7.54 per cento.

Bisogna però considerare, come nell'anno decorso, che su alcune linee, ove i lavori sono già ultimati, trovasi tuttora in servizio l'occorrente personale per le liquidazioni in corso e per l'istruttoria delle questioni e liti pendenti colle Imprese e coi terzi.

Il numero delle giornate di operaj impiegati nell'anno 1878 pei lavori di ferrovie, di cui è parola, fu di 3,947,618, corrispondente alla media giornaliera di 11,727.

Ritenuto l'importo dei lavori effettivamente eseguiti in L. 29,054,560.09 e paragonatolo al numero di operaj impiegati nei lavori stessi, l'importo medio del lavoro corrispondente a ciascuna giornata di operaio risultò di lire 7.30 circa.

Prima di chiudere la prima parte della sua Relazione, il comm. Valsecchi trova di giustizia che venga ricordato il personale tecnico, addetto alla direzione e sorveglianza locale dei lavori, per l'abnegazione e lo zelo addimostrato nel disimpegno dei proprii doveri, malgrado i disagi ed i pericoli che presentarono le località in cui dovettero detti lavori essere eseguiti. (*Continua*).

## LE NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

**Dal Ministero dei lavori pubblici venne fatto stampare e distribuire un opuscolo, contenente le disposizioni e gli studii sulla esecuzione della legge 29 luglio 1879 per la costruzione di nuove linee di completamento della rete ferroviaria del Regno.**

**Il fascicolo, importantissimo, comprende, oltre il testo della legge suddetta ed altri documenti ufficiali già pubblicati, gli atti della Commissione, istituita col decreto 25 agosto 1879 per lo studio delle economie da introdursi nella costruzione ed esercizio delle nuove ferrovie, la cui interessante relazione, accennata nella ultima lettera del nostro corrispondente di Roma, verrà da noi riprodotta nel prossimo numero. Frattanto crediamo far cosa grata ai nostri lettori, pubblicando la seguente circolare ministeriale, che serve di prefazione, ed accompagna gli atti suddetti:**

Roma, 5 dicembre 1879.

Promulgata la legge del 29 luglio 1879, n. 5002, per la costruzione della rete ferroviaria complementare (documento I), incombeva al Governo l'obbligo di curarne l'esecuzione nel migliore e più sollecito modo che fosse possibile, onde ottenerne i benefici effetti che Parlamento e Paese ne attendono.

L'adempimento di tale compito richiedeva e richiede molteplici disposizioni, principalmente per la mole degli studii da premettersi all'intraprendimento dei lavori.

Basterà ricordare che si tratta della costruzione di 6020 chilometri di strade ferrate, di cui 1153 di prima, 1267 di seconda, 2070 di terza e 1530 di quarta categoria coll'onere di L. 1,048,993,720 per lo Stato, e di L. 155,536,347 per le provincie e i comuni.

Il primo atto da me compiuto per l'esecuzione della legge, si fu di provvedere alla uniformatà degli studii e d'ogni altro particolare relativo alle nuove costruzioni.

Importava assai, anche pel sollecito esame da parte dell'Amministrazione centrale, che tutto ciò che doveva aver riguardo alle nuove ferrovie fosse per così dire improntato ad un solo concetto. Di più, prescrivendosi dal Ministero le modalità a cui dovranno attenersi, sopratutto nei minuti particolari, gli uffici tecnici, si eviterà il pericolo che essi debbano ripetere i loro studii e le loro operazioni di tavolo o di campagna.

Sottoposi quindi all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici alcune norme generali da seguirsi negli studii dei progetti le quali, dopo discusse ed approvate, vennero diramate con decreto del 25 agosto 1879. Feci pure studiare dallo stesso Consiglio diverse riforme dei capitolati d'appalto, giusta i voti espressi in Parlamento durante la discussione del progetto di legge, onde evitare in avvenire, per quanto è possibile, ogni contestazione colle imprese costruttrici ed assicurare meglio il regolare e spedito andamento dei lavori, togliendo tutto ciò che la pratica ha dimostrato inutile ed eccessivo, ed aggiungendo per contro quanto l'esperienza ha suggerito negli importanti lavori condotti per conto dello Stato in questi ultimi anni.

Un'altra disposizione mi parve opportuno di prendere nell'intento di favorire il buon indirizzo delle operazioni di campagna. Esistendo presso il Ministero parecchi progetti tecnici di ferrovie comprese nella legge, sui quali erasi già quasi sempre pronunciato il Consiglio superiore dei lavori pubblici, pensai di trarre da essi, sebbene per la maggior parte fossero di pura massima, quel profitto che si poteva; perciò con decreto del 27 luglio 1879 (documento II), diedi incarico ad una Commissione di ingegneri del Genio civile di prendere in esame i progetti medesimi per dedurre se e quanto assegnamento se ne potesse fare per la compilazione dei progetti definitivi. La Commissione rassegnò fin dallo scorso agosto le sue prime note, specialmente sui progetti delle linee alle quali devesi porre mano nel prossimo anno 1880 e continua tuttora il suo lavoro.

Compiuti così questi atti preparatorii, vi erano le linee di prima categoria e quelle aventi un diritto assoluto di precedenza a termini dell'articolo 11, per le quali tutte il Governo poteva dar principio alla esecuzione della legge. Servendomi quindi dell'apposito stanziamento in bilancio del fondo di L. 500,000, disposi per l'immediato cominciamento degli studii delle linee anzidette determinando, con diversi provvedimenti, l'istituzione dei singoli uffici di di direzione per ciascuna linea e con decreto del 29 agosto 1879 le norme organiche pel relativo servizio tecnico.

Ma era pur necessario che anche le provincie si occupassero con sollecitudine delle diverse disposizioni della legge che la riguardano; quindi è che colla circolare 2 agosto 1879, n. 17 (documento III), mi rivolsi ai signori prefetti, invitandoli a richiamare l'attenzione delle Amministrazioni provinciali sulle disposizioni medesime, segnatamente per quanto riguarda i contributi che sono loro richiesti come concorso obbligatorio o facoltativo, ed i mezzi di aver titoli di preferenza nella costruzione delle linee, e di ottenere le concessioni nei varii casi dalla legge contemplati.

A questa circolare corrisposero con premura parecchie provincie, di talchè mi venne facilitato il compito di concretare il primo programma di esecuzione a termini dell'art. 32.

Parecchie rappresentanze provinciali mi avevano intanto posto il quesito: quali fossero le intenzioni del Governo per la compilazione dei progetti di linee, di cui lo Stato non facesse subito intraprendere i lavori, e quale sarebbe stato il trattamento fatto a quelle provincie che s'incaricassero di far eseguire direttamente gli studii medesimi. Era naturale che io accogliessi con favore questa lodevole iniziativa, inquantochè essa avrebbe potuto avere per effetto il più sollecito incominciamento dei lavori, nel caso che le Amministrazioni interessate avessero in seguito profittato del disposto dell'art. 15, in quanto concerne il diritto di precedenza. Ma d'altra parte io non poteva impegnarmi troppo prematuramente negli studii di un gran numero di linee, la cui esecuzione si presentasse nè immediata, nè prossima; ond'è che, non volendo incoraggiare di soverchio la preparazione di studii che non si potrebbero forse utilizzare se non dopo molti anni, ebbi a significare che pei progetti intrapresi per sola volontà delle provincie, non poteva ammettersi il diritto al rimborso delle relative spese. E colla circolare 1° settembre 1879 (documento IV) io risposi in questo senso ai signori prefetti, avvertendoli in pari tempo che condizione d'accettazione da parte del Governo dei progetti tecnici compiuti a cura e spese delle provincie, sarebbe quella di farli compilare secondo le precise norme stabilite per quelli studiati dagli ingegneri dello Stato. A quella circolare ho perciò uniti alcuni esemplari delle istruzioni diramate col decreto già ricordato del 25 agosto 1879, nonchè del regolamento del 1868 pei progetti da compilarsi dal Genio civile.

Dopo aver costituiti, come dissi, gli ufficii tecnici per lo studio definitivo di molte linee, non ho mancato d'insistere presso i medesimi perchè operassero in guisa di poter incominciare in principio del prossimo anno qualche lavoro, sebbene fin dal momento della loro istituzione fossero già stati avvertiti degli intendimenti del Governo a tale riguardo. Colla circolare del 5 novembre 1879 (documento V) ho impartito nuove istruzioni ai direttori tecnici incaricati degli studii, raccomandando loro di affrettare l'allestimento dei progetti, anche omettendo, ove ne sia il caso, i documenti non indispensabili alla rappresentazione e stima dei lavori da appaltare, limitandosi a quelli soltanto che sono necessarii per garentire gli interessi dell'Amministrazione e che bastano a fornire elementi sufficienti per ben giudicare dell'importanza e natura dei lavori medesimi.

Per le disposizioni finora prese in ordine agli studii definitivi, delle quali ho fatto cenno, si trovano attualmente in istudio 2061 chilometri di nuove linee, di cui 990 di prima, 556 di seconda, 474 di terza e 41 di quarta categoria.

Ma ad un'altra prescrizione assai importante della legge doveva il Governo rivolgere particolarmente la sua attenzione. Durante la discussione in Parlamento venne da tutti riconosciuta la necessità di costruire ed esercitare quelle linee che non ponno far parte d'una rete principale, coi sistemi più economici, tanto che un apposito articolo in questo senso, il 16°, venne inserito nella legge.

Per soddisfare convenientemente alle disposizioni di quell'articolo, ho ritenuto buon partito di chiamare attorno a me, riuniti in Commissione, alcuni ingegneri, i quali per i loro studii e le loro cognizioni speciali nei differenti rami della costruzione e dell'esercizio ferroviario, potevano sovvenirmi di utili consigli e facilitarmi questa parte importante del còmpito impostomi dalla legge. Ed era naturale che invitassi anche i Ministeri della guerra e dell'agricoltura e commercio a mandare un loro rappresentante, perchè le importanti questioni che nell'articolo 16 si contengono fossero risolte, avuto anche riguardo alle esigenze dei pubblici servizi a quei Dicasteri affidati.

Premeva assai di stabilire, non solo a quali linee si potessero applicare i sistemi più economici di costruzione e di esercizio, ma anche di determinare i sistemi medesimi in ogni loro particolarità, affine di poter dare le necessarie istruzioni agli uffici tecnici che già stavano iniziando gli studii di campagna. Guidato da queste preoccupazioni, nel decreto stesso di istituzione della Commissione del 25 agosto 1879 prescrissi un termine fisso alla presentazione delle sue proposte. E la Commissione corrispose nel tempo desiderato al proprio assunto, presentando il 28 novembre scorso la relazione, che per la sua importanza ho ritenuto di dover rendere di pubblica ragione (documento VI).

Il concetto seguito conformemente ai miei intendimenti dalla Commissione, fu quello di separare in primo luogo le poche linee che sono destinate a servire un grande movimento commerciale o richieste per importanti bisogni militari, per le quali era evidente che non si dovesse pensare ad innovazioni di sorta in ciò che si è fatto pel passato, salvo però a tener conto anche per queste linee, in quanto concerne il servizio locale, dei miglioramenti che nel senso dell'economia, l'esperienza ha suggeriti. Per le altre, alle quali per diverse ragioni ed in diverso grado erano applicabili le disposizioni dell'articolo 16, relative ai sistemi più economici di costruzione e d'esercizio, vennero proposti cinque tipi.

Nel primo tipo trovarono posto quelle linee che formano ancora parte della rete principale, ma che si svolgono su terreni molto difficili, per cui riesce opportuno di adottare qualche provvedimento economico, siccome quello che darà un considerevole risparmio nella spesa d'impianto. Il sistema di costruzione di queste linee di ben poco differisce da quello della rete principale, dalla quale ricevono in circolazione tutto il materiale mobile; esso rappresenta soltanto, per così dire, l'applicazione dei progressi relativi all'economia, fin qui fatti dalla scienza delle costruzioni ferroviarie. I limiti estremi di pendenze e di curvature, ammessi per questo tipo, si dovranno però adottare solamente quando lo consenta lo scopo principale a cui la linea deve soddisfare.

Nel secondo e terzo tipo vennero comprese, secondo le loro condizioni di traffico presunto, quelle ferrovie che senza formare parte integrante della rete principale ne sono però utilissimi affluenti ed hanno sempre un'importanza tale che consiglia di non isolarle dalla rete principale, coll'adottare un binario ristretto, ed anche quelle linee che, percorrendo terreni di pianura di non molto valore, poco risparmio di spesa darebbero col binario ridotto in confronto del normale. Per queste linee quindi si è ritenuto l'ordinario interasse fra le guide, ma si sono ammessi limiti meno rigorosi di curvature e di pendenze di quelli della rete principale, che però si dovranno raggiungere soltanto nei casi, in cui vi corrisponda una conveniente economia nella spesa di costruzione senza aggravare di soverchio l'esercizio. Su queste ferrovie circolano i vagoni della rete principale in via ordinaria ed anche le più pesanti locomotive, nel caso che un'imperioso bisogno lo richiedesse; i treni le percorrono, almeno nei punti dove sono applicati i limiti estremi di pendenze e di curve, con velocità alquanto ridotte, ma sempre sufficienti pei bisogni a cui devono soddisfare; tutto l'esercizio in generale è fatto con economia e una certa riduzione della velocità; permette la soppressione o la semplificazione senza inconvenienti di molti accessorii, di cui invece deve assolutamente essere fornita la rete principale.

Infine gli ultimi due tipi di linee, a cui si possono applicare i sistemi più economici di costruzione e d'esercizio, si riferiscono al binario ridotto, pel quale si proposero due *moduli*, uno di 0.95, l'altro di 0.70, secondo la relativa importanza delle linee a cui verrà applicato. L'interasse ridotto fu riservato alle linee per le quali era stato richiesto dagli interessati, a quelle di traffico limitato aventi sopratutto pochi rapporti colla rete principale, e sviluppate su terreni tanto difficili che la riduzione dell'interasse fra la guide può condurre ad un fortissimo risparmio nella spese di costruzione.

I criteri e le norme consigliate dalla Commissione serviranno a me di utilissima guida per una più utile e razionale applicazione della legge; ma non è per ciò solo da intendersi che quelle norme debbano fin d'ora e per tutti i casi considerarsi come assolute ed invariabili, molto più che intendo, sopratutto per le massime generali, confortarmi anche dell'autorevole voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici, non ostante che esso fosse largamente rappresentato nella Commissione.

Colle disposizioni prese e da prendersi, ed anche con proposte d'indole legislativa, per meglio chiarire alcuni punti della legge, io nutro fiducia che questa potrà applicarsi ed esplicarsi in guisa da corrispondere meglio e più prontamente che sia possibile all'aspettativa del paese.

*Il Ministro* A. Baccarini.

---

# IL RISCALDAMENTO
## delle vetture ferroviarie

*(Continuazione — V. N. 52).*

*Compagnia dell'Est.* — Nel tempo stesso che la Compagnia d'Orléans applicava il riscaldamento dei scaldapiedi con un getto di vapore, quella dell'Est risolveva il problema economico del riscaldamento in un modo differente. Col sistema d'Orléans, si è costretti ad aprire ed a chiudere i tappi dei scaldapiedi ad ogni operazione, per permettere il passaggio dei tubi d'iniezione nell'interno di questi.

Benchè il sig. Forquenot abbia applicato un nuovo mezzo di chiusura rapida, pur tuttavia la manovra richiede un lasso di tempo abbastanza lungo. La soppressione di questa operazione presenterebbe dunque una certa importanza. Inoltre l'applicazione di questo sistema richiede l'impiego di tricicli speciali destinati a fissare le posizioni relative dei scaldapiedi, che devono essere assoggettati all'azione del vapore. Questi carri sono pesanti e costosi; ed avuto riguardo al numero ristretto di scaldapiedi ch'essi sono capaci di trasportare, (20 a 21) il numero loro riesce considerevole nelle Stazioni principali.

Il modo di riscaldamento applicato dalla Compagnia dell'Est a 12 grandi Stazioni di questa rete, consiste nell'immersione pura e semplice dei scaldapiedi in un pozzo contenente dell'acqua mantenuta quasi in ebollizione con un getto di vapore introdotto nella parte inferiore del pozzo.

Il tempo $t$ necessario per elevare dalla temperatura $t_0$ a quella $t_1$ un scaldapiedi immerso in un bagno mantenuto alla temperatura $T$, è teoricamente espresso dalla formola

$$t = 250 \log. \frac{T - t_0}{T - t_1}$$

Nel caso pratico supponendo

$$t_0 = 15^\circ \; t_1 = 80^\circ \; T = 97^\circ$$

avremmo

$$t = 170,''8$$

od in cifre rotonde $t = 3$ minuti.

Dalle osservazioni fatte di 10 in 10 secondi le temperature dell'acqua, contenuta in un scaldapiede, furono le seguenti: 21, 30, 36, 42, 47, 51, 56, 59, 62, 64, 67, 69, 71.5, 73, 75.5, 77, 78, 80 (1).

In pratica, cinque minuti d'immersione bastano per elevare la temperatura d'un scaldapiedi da 0° a 90°.

Il pozzo è cilindrico, in lamiera di ferro dello spessore di 7,5 e 3 millimetri: il suo diametro è di metri 1,500 e la profondità di metri 4,600. La capacità sua è quindi di metri cubi 10.5 circa (2).

Un tubo in rame, che si biforca alla sua estremità in due tubi, minutamente perforati, conduce alla parte inferiore del pozzo il vapore che deve riscaldare l'acqua in esso contenuta. Questo tubo è munito d'un rubinetto che permette di regolare l'ammissione del vapore.

Alla parte superiore del pozzo, due altri condotti servono l'uno per l'introduzione dell'acqua, l'altro per lo scarico di quella proveniente dalla condensazione del vapore, la quale viene diretta alla pompa alimentare della caldaja. Tutta l'acqua, compiendo così lo stesso circuito, non si ha a sopperire che alla perdita prodotta dall'evaporazione.

La parte meccanica del sistema consiste in una noria verticale composta di due catene senza fine, i magli delle

(1) Regray — Opera citata pag. 433.
(2) Compagnie des chemins de fer de l'Est — Exposition de 1878 — Notices sur les appareils exposés.

quali sono disposti in modo da ricevere ciascuno uno scaldapiedi. I magli sono 36: soltanto 24 di questi però vengono ad essere contemporaneamente immersi nel pozzo.

Un tamburo animato da un movimento continuo, imprime alla noria una lenta rotazione calcolata in modo che ogni scaldapiedi resti immerso nel pozzo durante cinque minuti. Mentre che da un lato gli agenti ferroviari caricano i scaldapiedi, dal lato opposto questi sono scaricati automaticamente alla loro immersione in un bacino raccoglitore, dove altri agenti li ricevono e li trasportano alle vetture sui carri ordinari in servizio.

La piccola locomobile che mantiene la noria in movimento, serve nel tempo stesso all'alimentazione della caldaja. Essa è della forza di due cavalli.

È ovvio l'aggiungere che delle curve direttrici impediscono i scaldapiedi di cadere nel pozzo al cangiamento di direzione della noria nella sua parte inferiore.

Uno di questi apparati figurava all'Esposizione universale dello scorso anno.

Quale esempio della potenza di produzione di questo sistema noi daremo qui appresso qualche dato sulla sua installazione nella Stazione di Parigi (Est) (1).

Lo studio sull'esercizio invernale 1875-76 ha dimostrato che pel servizio dei compartimenti d'ogni classe nei treni d'un percorso superiore a due ore, è di 2600 scaldapiedi per giorno non egualmente ripartiti nel corso della giornata. Fra cinque o sei ore di sera se ne debbono fornire 370 circa.

Due norie d'egual potenza, capaci di fornire ciascuna 24 scaldapiedi ogni cinque minuti, furono installate nella Stazione di Parigi. La produzione di queste è dunque di

$$24 \times \frac{60}{5} \times 2 = 576 \text{ all'ora.}$$

Il numero di scaldapiedi forniti in 10 minuti, intervallo regolamentare tra due treni successivi, è di 96, quantità sufficiente per il riscaldamento di 12 vetture.

Il tempo che separa l'immersione di due scaldapiedi successivi è di $\frac{5}{24}$ minuti $= 12,''5$ tempo sufficiente alla posa d'un scaldapiedi, come l'esperienza l'ha dimostrato.

Calcoliamo ora la produzione di vapore necessaria a questo riscaldamento. Per elevare da 0° a 90° un scaldapiede ripieno d'acqua occorrono 982 calorie (2).

Il riscaldamento di 576 scaldapiedi esige:

$$982 \times 576 = 565682 \text{ calorie.}$$

Il consumo di vapore è dunque

$$\frac{565682}{560} = 1010 \text{ Klg.}$$

La produzione dei generatori fissi variando tra 12 e 20 chilog. di vapore per m.q. e per ora, la superficie di riscaldamento dovrebbe essere compresa tra 84 e 50 m.q. In causa però delle intermittenze nel servizio, che permettono d'immagazzinare una certa quantità di vapore, una caldaja di 40 m.q. basta a garantire il servizio.

| | |
|---|---|
| Il peso di questo apparato è di | 3600 Kg. |
| di cui pel pozzo | 1500 » |
| Per il resto dell'apparato compresovi le trasmissioni di movimento. | 2100 Kg. |

| | | |
|---|---|---|
| Il peso totale si scompone in | ghisa | 1000 Kg. |
| | ferro in lamiera | 2600 » |
| | | 3600 Kg. |

Il prezzo d'installazione dell'apparato esposto è di: (3)

| | |
|---|---|
| Costruzione dei pozzi e della fossa di trasmissione | 1400 fr. |
| Costruzione dell'apparato propriamente detto della sua trasmissione ed installazione | 3000 » |
| Totale | 4400 fr. |

(1) Regray — Chauffage des voitures pag. 354 e seguenti.
(2) I scaldapiedi in uso su questa rete pesano vuoti 8 chil. e contengono 8 litri d'acqua ciascuno. Essi sono in lamiera galvanizzata di m/m 1,5 di spessore, e, costrutti nelle Officine della Compagnia, costano 18 franchi.
(3) Chemins de fer de l'Est. — Notices sur les objets exposés.

Il riscaldamento d'ogni scaldapiedi, ed il suo trasporto nei compartimenti delle diverse classi costa: 0,0525 compresovi le spese di manutenzione e d'ammortizzazione degli apparati.

L'apparato a termosifone applicato in via d'esperimento alle vetture di 1ª 2ª e 3ª classe sulle linee dell'Est è basato sul principio seguente:

« Una caldaja a focolare interno fornisce dell'acqua a circa 100° che, partendo, s'eleva in un condotto situato al livello superiore di questa caldaja, passa in una serie di scaldapiedi incastrati nel pavimento della vettura, alla superficie dei quali si raffredda producendo il riscaldamento della vettura ». (1)

Un condotto riconduce alla caldaja l'acqua raffreddata. Essa viene quindi di nuovo riscaldata, ed in seguito riprende lo stesso circuito.

Questo apparato venne applicato regolarmente durante le stagioni invernali 1876-77 e 1877-78, a sei treni di lungo percorso.

I risultati di questa applicazione hanno pienamente confermato le conclusioni dell'esteso rapporto, diligentemente redatto dal sig. Regray nel 1876, su un tal mezzo di riscaldamento.

« Questo modo di riscaldamento, scrive il sig. Regray, presenta i seguenti vantaggi: (2)

« 1° Mantiene sotto i piedi dei viaggiatori una temperatura costante di circa 60°.

« 2° Eleva la temperatura interna di circa 10° su quella esterna.

« 3° Evita ogni apertura delle portiere pel rinnovamento degli scaldapiedi ».

Queste condizioni risolverebbero completamente il problema, se il sistema non presentasse i seguenti inconvenienti:

« 1° Ogni vettura è munita di un focolajo. Benchè questo focolajo sia di piccola mole, sia all'esterno delle vetture e venga alimentato con coke (combustibile che disperso nell'atmosfera allo stato di minuti pezzi si spegne rapidamente), pur tuttavia per piccolo che sia il pericolo d'incendio, esso esiste. A questo punto di vista un sistema che non implicherebbe alcun focolajo sarebbe preferibile.

« 2° Per quanto semplice sia l'apparato a circolazione d'acqua esso richiederà delle riparazioni, e durante questo tempo la vettura sarà paralizzata e tolta alla circolazione.

« 3° Noi non parleremo che per incidente della congelazione dell'acqua nei tubi. Le esperienze da noi tentate per rimediarvi (introducendo nell'acqua delle sostanze destinate ad abbassare il punto di congelazione) non hanno dato alcun risultato suscettibile d'essere applicato in via normale. Il solo mezzo d'evitare completamente quest'inconveniente è quello di mantenere acceso dal primo all'ultimo giorno l'apparato di riscaldamento. »

Le prove fatte durante i due ultimi inverni hanno dimostrato che simili inconvenienti non presentavano un grave ostacolo all'esercizio corrente. Gli apparati furono mantenuti accesi durante tutto il tempo del riscaldamento: non si ebbero quindi casi di congelazione. Le fughe attraverso i giunti, piuttosto numerosi, non diedero luogo che ad una manutenzione poco onerosa. Infine la spesa di combustibile fu solamente di 5 centesimi per ora di marcia e per vettura a 5 scompartimenti della capacità di 50 persone.

Il prezzo d'impianto di questo sistema nelle nuove vetture di 3ª classe è valutato a 650 franchi.

*Compagnia del Nord.* — Sulle vetture di questa rete si stabilirono due sistemi di riscaldamento: i scaldapiedi mobili furono applicati ai compartimenti di 1ª e 2ª classe: i combustibili agglomerati alle vetture di III classe.

Il sistema adottato pel riscaldamento dei scaldapiedi non differisce, nel principio, da quello inventato dal sig. Forquenot. L'applicazione venne basata sul seguente programma: (3)

« 1° Escludere qualsiasi modificazione del tipo di scaldapiedi in servizio, conservar loro l'apertura sulla faccia superiore, e munire quest'orificio d'un modo di chiusura semplice, non fragile, ed a manovra pronta.

« 2° Disporre i scaldapiedi orizzontalmente sui tricicli per modo che si trovino all'altezza del pavimento delle vetture.

« 3° Costrurre un'apparato injettore solido, che possa riempire i scaldapiedi vuoti, vuotarli parzialmente, oppure riscaldarli tutti od in parte, col mezzo del vapore. »

L'apparato injettore si compone di 21 tubi conduttori dell'acqua o del vapore, e d'una pompa destinata a vuotare parzialmente i scaldapiedi. Ciascun tubo è munito di un rubinetto che serve a stabilire o a togliere la comunicazione colla caldaja.

I tricicli portano 21 scaldapiedi disposti su tre file di 7 ciascuna, disposizione che li ripartisce ad un'altezza press'a poco eguale a quella del pavimento delle vetture.

La durata dell'operazione (consistente nell'aprire, nell'injettare, e nel chiudere i 21 scaldapiedi) è di 5 minuti, circa.

I scaldapiedi in rame sono incassati inferiormente nel legno, mentre la faccia superiore è lasciata a nudo. All'interno essi contengono un tubo aperto longitudinalmente che s'adatta all'apparato riscaldatore. Il vapore è così injettato uniformemente nell'acqua a riscaldarsi. I scaldapiedi pesano vuoti 13 chilog. e contengono 8 litri d'acqua. Il loro costo è piuttosto elevato: fr. 35.20 in media.

L'installazione del sistema alla Stazione di Parigi (Nord) si compone di una caldaja di 20 m q. di superficie riscaldata, e di due apparati riscaldatori. La caldaja costa 6000 fr.: ogni apparato riscaldatore 2000 franchi, ed ogni triciclo 476 franchi.

La spesa di riscaldamento, è, alla Stazione di Parigi, di centesimi 3,5 per ogni scaldapiedi, non compresovi l'interesse e l'ammortizzazione del capitale d'impianto. Col sistema primitivo la spesa nelle stesse condizioni era di centesimi 5,2.

(*Continua*) *Ing.* N. Stefanini.

(1) Compagnie des chemins de fer de l'Est. — Voiture de 3ª classe chauffée par un appareil thermosiphon.

(2) Regray. — Opera citata pag. 422.

(3) Compagnie du chemin de fer du Nord. — Note sur le rechauffage des chaufferettes.

## LE FERROVIE SOSPESE

Abbiamo parlato parecchie volte delle ferrovie cosidette aeree o sospese, che funzionano da qualche tempo a Nuova York. I dettagli che leggiamo ora nella *Gazzetta illustrata* di Lipsia della settimana scorsa, ci offrono l'occasione di di completare le informazioni altre volte riferite.

Esistono a Nuova York tre linee di questo genere in piena attività ed una quarta, che è sul punto di essere terminata. Questa innovazione di una ferrovia aerea fu tentata per la prima volta nel 1868. L'esordire di tale impresa fu alquanto modesto, e durante parecchi anni tutto si è limitato all'esercizio di una lunghezza di un mezzo miglio, a titolo di prova.

Ma nel 1872 venne organizzata una Società, ed a partire da questa data, l'idea prima prese uno slancio più rapido. Si costruì in principio alla foggia americana, cioè abbastanza leggermente; ma, verso il 1878 circa, vennero costruite delle sezioni a doppio binario, le quali, sotto lo aspetto della solidità, non lasciano, a quanto sembra, nulla a desiderare. Si può giudicare, del resto, dal prezzo cui è costata la costruzione di cinque miglia e mezzo di queste ferrovie, che ammontò, secondo le cifre ufficiali, a 10,300,000 dollari, ovvero 51,500,000 franchi. (Il miglio americano equivale a metri 1609).

Si dovettero superare molti ostacoli per stabilire i pilastri di sostegno delle rotaie di questa strada. Talvolta si fu costretti scavare ad una grande profondità in un suolo sabbioso o paludoso prima di trovare il tufo solido; talaltra si trovò delle sorgenti nascoste, la cui acqua si dovette estrarre col mezzo di macchine a vapore e quindi farla scorrere per altra via. Infine si trovò una rete completa sotterranea di tubi di scolo, di condotti d'acqua e di gaz, talchè per ogni fondazione si fu obbligati a ricorrere a differenti sistemi di procedimento.

Alcuni pilastri o sostegni della ferrovia s'innalzano ad una altezza di 57 piedi, e dovettero essere fondati nel suolo ad una profondità di 60. (Il piede americano equivale a metri 0.304).

Durante i tre ultimi anni, la lunghezza chilometrica di queste strade ferrate ha più che decuplicato. Ora essa si estende sopra quattro dei principali viali o corsi e sopra parecchie contrade della città inferiore. Il capitale impegnato in queste imprese è di 43 milioni di dollari, cioè 215 milioni di franchi.

Nei sei mesi scorsi dal 1° aprile 1879, una sola di queste ferrovie, quella del *New-York Elevated Road* ha trasportato 14 milioni di viaggiatori.

Un treno parte, come i nostri omnibus, ogni 5 o 6 minuti; il treno è composto di 4 vetture all'americana, cioè grandissime.

Il prezzo di trasporto è di 10 *cents* (50 cent. it.), salvo però per due ore del mattino e due della sera, in cui nell'interesse della classe operaia, vi ha una riduzione della metà. Per 5 *cents* ossia 25 centesimi, si può dunque percorrere uno spazio di 10 miglia, (oltre 16 chilometri), in una elegante e comoda vettura.

Allorquando soltanto tutte le linee saranno ultimate, dice il sopra citato giornale, si potrà giudicare con giusto criterio dei vantaggi del sistema; ma, frattanto, si può dire che il mondo commerciale l'ha adottato e vi trova una grande economia di tempo e di danaro. Tuttavia avvi una questione abbastanza importante da risolvere, ed è quella di sapere se l'aspetto generale della città, nei quartieri in cui passano queste ferrovie, non sarà compromesso da questa traversata, e se gli abitanti non ne saranno gravemente incomodati. A quest'ultimo quesito rispondono già le notizie che abbiamo in precedenti numeri pubblicate, togliendole dai fogli di Nuova York, con cui si facevano conoscere i lagni di coloro che abitano lungo le linee pel rumore, pel fumo e per tanti altri inconvenienti. Aggiungesi anche che qualcuno dei proprietarii di case e magazzini volle intentare dei processi, ma, pare, con esito poco soddisfacente.

## Nostre Corrispondenze

Roma, 30 dicembre.

Il 23 dello spirante mese, da una Commissione, composta per parte del Governo dei sigg.: Ispettore cav. Schioppo, cav. Fossati Commissario per l'esercizio, e cav. Fabris Direttore dei lavori; e per parte della Società delle ferrovie Meridionali del comm. Pessione e cav. Sponzio, ebbe luogo la visita di ricognizione del tronco di ferrovia da Baragiano a Picerno, della linea Eboli-Potenza. In seguito a tale visita, la prefata Commissione ha emesso l'avviso che tale tronco possa essere aperto all'esercizio il giorno 15 del prossimo gennaio, con che siano eseguiti per tale epoca alcuni lavori, ritenuti indispensabili prima dell'apertura all'esercizio, fra i quali è da annoverarsi la sistemazione di un passaggio provvisorio di circa 600 metri, su cui dovranno transitare i treni onde lasciare campo ad eseguire i lavori definitivi necessarii per ultimare l'argine stradale di accesso al viadotto Pantana, del quale venne proposto il prolungamento affine di assicurare la strada dai movimenti franosi del terreno su cui trovasi impiantato il rilevato predetto. —

La Società delle Strade ferrate Meridionali, in seguito ad invito avutone dalla Direzione generale delle Poste, ha preparato e sottoposto alla Direzione medesima uno schema di nuova Convenzione pel trasporto delle Valigie anglo-indiane, da sostituirsi a quella attualmente in vigore, stipulata nel 1872, la quale scadrebbe col giorno di domani.

La nuova Convenzione dovrebbe quindi andare in vigore col 1° gennaio 1880; avrebbe la durata di 3 anni, e potrà continuare di triennio in triennio, finchè non sia disdetta da una delle parti contraenti.

La detta Convenzione sarebbe alquanto più onerosa della precedente per la Direzione generale delle Poste, la quale appunto in vista del nuovo aggravio che dovrebbe assumere, prima di conchiudere, ha chiesto parere, sulle nuove pretese della Società delle ferrovie Meridionali, alla Direzione generale delle strade ferrate, presso il Ministero dei lavori pubblici. —

Dall'Ufficio centrale di Direzione delle strade ferrate Calabro-Sicule in Caltanissetta venne recentemente trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di un primo tronco della linea ferroviaria di 2ª categoria da Siracusa a Licata. Il detto tronco parte da Licata ed arriva a Poggio di Guardia, dopo un percorso di circa 6 chilometri; il relativo costo sarebbe preventivato in L. 900,000 circa.

Mi consta pure che fra breve la predetta Direzione trasmetterà anche il progetto definitivo di un altro tronco della citata linea dal lato di Siracusa. —

L'ingegnere capo del Genio civile di Sondrio, incaricato degli studii della linea ferroviaria Sondrio-Colico-Chiavenna, ha pure trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il progetto di appalto pei movimenti di terra di un primo tratto di 2 chilometri, della linea Colico-Sondrio, per un importo di L. 30,000. —

Nella scorsa settimana sono intervenuti degli accordi fra il Ministero dei lavori pubblici e l'Impresa Albanese, costruttrice del tratto di ferrovia da Favarotta a Licata.

Questi accordi hanno per iscopo la ripresa dei lavori, che erano stati totalmente abbandonati, ed una energica prosecuzione dei medesimi, onde poter aprire nel più breve termine possibile quest'ultimo tratto all'esercizio, e far così paghe le vive aspirazioni delle popolazioni interessate. —

Il Governo federale Svizzero ha autorizzato la Società del Gottardo a mettere i proprii Servizii in relazione diretta cogli Ingegneri italiani, affinchè si pongano con essi d'accordo intorno ai patti primordiali di una Convenzione da stipularsi definitivamente fra il Governo italiano e quello Svizzero, circa il punto di confine ove dovrà aver luogo l'unione delle linee ferroviarie italiane con quelle Svizzere, e circa alla Stazione internazionale, da costruirsi sul territorio italiano. —

Il Consiglio d'amministrazione per le ferrovie dell'Alta Italia ha preparato un conto preventivo per rifacimento di binarii e di scambi, da eseguirsi durante l'anno 1880.

La spesa generale preventivata per questo lavoro ammonta a L. 4,000,000. —

La Società delle Strade ferrate Meridionali ha compilato un nuovo progetto di tariffe speciali per trasporto delle Compagnie drammatiche ed altre, a queste assimilate, in sostituzione di quella ora in vigore, la quale presenta qualche inconveniente, che sarebbe tolto col nuovo progetto di tariffe. —

La Ditta Cirio, che come ben sapete, aveva conchiuso

delle Convenzioni colle Società ferroviarie per l' uso dei vagoni refrigeranti, pel trasporto di derrate alimentari sulle linee delle diverse reti, sembra che non trovi il suo tornaconto a servirsi di tali veicoli, e sta facendo nuove pratiche affine di ottenere che per i detti trasporti siano sostituiti i vagoni piatti, muniti di cassoni refrigeranti. Pare che i vagoni refrigeranti, di proprietà della Ditta Cirio, eccedano col loro peso il limite necessario per poter fare con essi dei trasporti a grande velocità, da non convenire tanto al Cirio, che alle Società ferroviarie. X.

## Informazioni Particolari
### DEL *MONITORE*

Se le nostre informazioni sono esatte, come crediamo, sappiamo che furono rassegnate al Ministero le dimissioni di altri membri del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, oltre quelle già note. La crisi si può ora dire completa.

Ci consta che l'on. ministro Baccarini sta provvedendo d'urgenza alla ricostituzione del Consiglio, locchè si effettuerà fra brevi giorni. Frattanto il comm. Morandini si è recato ieri a Roma per sollecitare una definitiva soluzione.

---

Abbiamo veduto negli scorsi giorni annunciato da qualche giornale, che l'ispettore del Genio civile comm. Ferrucci è stato chiamato alla costruzione di una ferrovia economica nel Brasile.

Siamo in grado di dare in proposito precise notizie.

La Società, sedente a Parigi, l'*Union générale*, della quale fa parte nel Consiglio d'amministrazione, in qualità di consigliere tecnico, il comm. Amilhau, è concessionaria della ferrovia del Parana, ed eventualmente di altre ferrovie dell'impero del Brasile, per la costruzione e l'esercizio, come abbiamo ampiamente accennato nel nostro foglio del 10 dello spirante mese.

Ora ci consta che il comm. Amilhau, avendo avuto campo di riconoscere nell'ispettore Ferrucci la non comune competenza tecnica e la pratica nelle costruzioni ferroviarie, ha proposto al Consiglio la sua nomina, che fu di buon grado confermata.

Con tale atto il comm. Amilhau ha dimostrato anco una volta la sua simpatia verso il nostro paese per la preferenza data, egli francese, nella scelta di un italiano ad un posto, che sarà stato certamente da molti distinti ingegneri stranieri agognato.

---

La Commissione per l'inchiesta sulle ferrovie del Regno, riprenderà sabbato prossimo gl'interrogatorii a Livorno, ed il giorno successivo sarà a Firenze, ove aprirà le sue sedute nel Palazzo Riccardi.

---

Dal nostro corrispondente di Genova riceviamo, all'ultimo momento, un esteso resoconto sulla riunione dei principali commercianti di quella città, ivi tenutasi venerdì scorso, col concorso del Prefetto e del comm. Massa, circa i reclami sul servizio ferroviario in quella importante Stazione.

Siamo spiacenti che, causa l'accidentale ritardo, mancandoci ora il tempo e lo spazio, non possiamo pubblicare in questo numero detto resoconto; locchè si riserviamo di fare nella prossima settimana.

---

Abbiamo veduto pubblicata su qualche giornale una narrazione alquanto inesatta sui guasti verificatisi al ponte della ferrovia sul Ticino, presso Sesto Calende, il 20 dicembre, per cui crediamo opportuno di esporre precisi particolari intorno all'accaduto.

Appena fuori dello scambio di sortita da Sesto Calende, ed a metri 50 dalla baracca-passeggieri, incomincia il ponte in legno in golena, che, in lunghezza di m. 72 ed in curva di m. 250 di raggio, congiunge la stazione col ponte provvisorio, pure in legno, sul Ticino.

Nel suddetto giorno 20 la locomotiva *Nembo* recavasi da Milano ad Arona in prova, essendo appena uscita dall'officina di Milano.

Verso la metà di detto ponte in golena incominciò lo spostamento del binario, la cui guida esterna venne per 18 m. circa schiodata e nell'ultimo tratto rovesciata all'infuori delle longarine di sostegno, ad onta dei tiranti di ferro pei quali trovavasi riunita colla guida interna.

Fu gran ventura che la locomotiva restasse in bilico, sostenuta fra le longarine e senza che alcuno degli agenti di servizio ne riportasse la benchè minima lesione.

Il lavoro di rialzo fu lungo e penoso, massime in causa dell'intensità del freddo; verso il pomeriggio del 22 si potè ritirare tanto il *tender*, che la locomotiva, e in sulla sera si potè ripristinare il binario. In quel frattempo il servizio era sempre stato fatto regolarmente mediante trasbordo.

In conclusione, il danno alla locomotiva fu di poca entità, e quello al ponte si limitò al deperimento del pavimento, di due lungherine e di tre guide. —

## Notizie Ferroviarie Italiane

**Strade ferrate Romane.** — Avant'ieri, 29, ebbe luogo a Firenze l'annunciata Assemblea generale degli Azionisti.

L'adunanza venne aperta sotto la presidenza del comm. Carlo Fenzi, alle ore 1 pom.

Gli Azionisti presenti erano 183, e rappresentavano numero 145,470 Azioni, delle quali 106,079 Romane e 39,391 Livornesi, per un capitale di L. 69,583,720, aventi diritto a n. 12,429 voti.

Il Presidente, dichiarata legalmente costituita l'Assemblea generale, fece dar lettura degli avvisi di convocazione.

Quindi lo stesso Presidente, ai termini dello Statuto, lesse a nome del Consiglio un breve discorso relativo allo scopo dell'Assemblea, cioè la nomina dei consiglieri in surroga di quelli che escono d'ufficio, dei Sindaci per la revisione del bilancio del 1879 e dei supplenti.

Il socio Lemmi chiese di interpellare la Presidenza relativamente alla ritardata costruzione della Stazione di Livorno, e in secondo luogo relativamente ai cuponi delle Obbligazioni Livornesi delle serie che ne sono rimaste prive; ed espresse il desiderio che il ritiro dei nuovi cuponi possa esser fatto anche a Livorno senza bisogno di inviare le Obbligazioni a Firenze.

Il socio Motta appoggiò le cose dette dal sig. Lemmi, ed estese il desiderio manifestato dal preopinante anche al pagamento delle Obbligazioni di serie *C* che potrebbe esser fatto del pari a Livorno.

Il Presidente dichiarò che la necessità di far venire i titoli alla sede sociale dipende dalla verifica che deve esser fatta del titolo con le relative matrici, che ciò si pratica in tutte le Società e si è fatto sempre anche dalle Romane; e quanto al pagamento dei cuponi rispose al sig. Motta che il Governo, il quale ha assunto il pagamento dei cuponi stessi, ha voluto e vuole che questo sia fatto in Firenze.

Il Direttore comm. Bertina rispose al sig. Lemmi che pur troppo egli aveva espresso il desiderio e la speranza che ai primi di gennaio potessero essere appaltati i lavori della Stazione di Livorno, ma che le difficoltà tecniche sorte nella esecuzione degli studii dettagliati hanno reso necessario che il progetto sia approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; che però gli studii sono compiti e si ha fiducia che dentro breve termine potranno esser trasmessi al Governo per la superiore approvazione.

Il sig. Lemmi ringraziò delle spiegazioni avute, e si limitò a raccomandare al Presidente che faccia istanza al Governo perchè almeno il pagamento dei cuponi sulle Obbligazioni sia fatto anche a Livorno.

Dopo di che i signori notari procedettero all'appello nominale degli Azionisti per il deposito dei loro voti.

Ecco i risultati della votazione:

Sono stati eletti Consiglieri in surroga di quelli che escono d'ufficio il 31 dicembre 1879 i signori:

D'Amico comm. Eduardo voti 10689 — Spada cav. Alessandro, 9814 — Maurogònato comm. Giorgio, 9803 — Villa Achille, 8883 — Deodati comm. Eduardo, 8752 — Sacerdoti cav. Giacomo, 8470.

Sono stati eletti Sindaci i signori:

Sciamà Leone — Bruniardi ing. Adolfo — Campioni Pompeo.

Sono stati eletti Sindaci supplenti i signori:

Franco Giulio — Pereira De Leon Raimondo.

— La Società delle Strade ferrate Romane fa noto che il Consiglio federale svizzero ha disposto, fino ad avviso contrario, che il bestiame proveniente dall'Italia sia direttamente, sia per la via del Cenisio, in transito dalla Francia, non possa essere introdotto in Isvizzera, se le spedizioni non sono accompagnate da un certificato di sanità rilasciato dalle autorità competenti, constatante che gli animali provengono da località non infette da epizoozia.

Quando poi il bestiame dal luogo del rilascio di tale certificato per essere condotto alla stazione ferroviaria di partenza avesse dovuto attraversare a piedi altre località, occorrerà, perchè esso possa essere introdotto nella Svizzera, che la spedizione sia corredata d'altro consimile certificato, constatante che anche il territorio attraversato non era infetto da epizoozia.

La data di tali certificati non dovrà essere anteriore di sei giorni a quella della loro esibizione.

L'Amministrazione delle Strade ferrate declina fin d'ora qualunque responsabilità per le conseguenze che potessero derivare dalla mancanza od irregolarità di tali certificati, spettando unicamente ai mittenti il provvederseli secondo le prescrizioni.

**Ferrovie dell'Alta Italia.** — Col 1° gennaio verrà riattivato il servizio della Stazione di Pozzolengo. In conseguenza di che vanno ad attuarsi alcuni cambiamenti d'orario pei treni delle linee Lombardo-venete.

**Ferrovia Milano-Erba.** — I giornali di Milano annunziano che la locomotiva è già arrivata a Erba.

Un telegramma inviato dal ministro Baccarini al deputato Merzario dice che è dolentissimo di non poter assistere all'inaugurazione dell'intera linea ferroviaria Milano-Erba, perchè occupato per l'applicazione dei provvedimenti straordinari testè votati dal Parlamento, ma che si farà rappresentare ufficialmente dal prefetto.

L'inaugurazione della linea ha luogo definitivamente oggi mercoledì. Il treno inaugurale partirà da Milano cogli invitati a mezzogiorno.

**Ferrovia Eboli-Potenza.** — Leggiamo nella *Nuova Lucania* di Potenza in data del 24:

Siamo lietissimi di poter assicurare che già la locomotiva è giunta alla stazione di Picerno.

A riconferma della notizia pubblichiamo il seguente telegramma, ieri pervenuto al signor prefetto della provincia verso le 3 pom.:

Eccolo:

« Or ora con treno speciale giunse questa stazione Commissione percorrendo linea ferroviaria senza inconvenienti.

**Ferrovia Viterbo-Attigliano.** — Com'è noto, una Commissione fu incaricata dal ministro dei lavori pubblici di studiare quali economie potevano effettuarsi nella costruzione delle nuove ferrovie.

Questa Commissione ha collocata la linea Viterbo-Attigliano fra quelle di quarto tipo, da costruirsi cioè a scartamento ridotto.

Siamo però autorizzati, dice la *Libertà*, a dichiarare che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non intende in questo seguire il parere della Commissione. Già ebbe a dichiararlo ai delegati del Comune di Viterbo, ed oggi stesso lo ripetè nei termini più espliciti, affermando che la linea Attigliano-Viterbo sarà fatta a scartamento ordinario, ben inteso adottando nella costruzione le maggiori economie possibili, come del resto si farà per tutte le linee.

È nostro dovere aggiungere che l'onorevole Baccarini è risoluto ad affrettare più che sia possibile la costruzione della linea Viterbo-Attigliano.

**Traforo del Monte Bianco.** — Domenica scorsa ebbe luogo nel Palazzo municipale d'Ivrea una riunione del Comitato promotore del traforo del Monte Bianco.

Presiedeva l'adunanza l'on. Compans; i delegati dei Comuni erano circa 60.

Il presidente diede conto delle pratiche iniziate per il traforo del Monte Bianco, sia presso il Governo francese, che presso il Governo italiano. Fece menzione dei diversi progetti già preparati da distinti ingegneri, ed inoltre manifestò fondata speranza che il Governo francese, col concorso dell'Italia, voglia intraprendere studii definitivi.

Il discorso dell'on. Compans fu accolto con grandi applausi; parlarono quindi i sindaci di Ivrea e Aosta, il barone Bich, l'ing. Bonelli ed altri oratori, e si stabilì di deferire alla presidenza la nomina del Comitato centrale dirigente, composto di 5 membri e sedente a Torino, e di parecchi Comitati locali.

A segretario del Comitato centrale si designò l'avv. Badini, consigliere provinciale.

Le accoglienze per parte del Municipio e della cittadinanza furono festevoli, e terminarono con un lauto pranzo all'*Albergo d'Europa*, rallegrato dalla musica del presidio.

**La Stazione definitiva di Palermo** — Sino il 15 gennaio prossimo, presso la Delegazione dell'esercizio delle ferrovie Meridionali in Palermo (rete Calabro-Sicula) saranno ricevute le offerte per le opere da eseguirsi per la Stazione definitiva di Palermo. Le opere comprese nell'appalto ammontano a L. 1,400,000 circa.

(Per maggiori ragguagli, vedasi l'avviso che pubblichiamo in fine.)

## Notizie Ferroviarie Estere

**Ferrovia del Gottardo.** — Abbiamo ricevuto l'84° rapporto mensile, pubblicato dal Consiglio federale, sullo stato dei lavori della linea del Gottardo al 30 novembre, dal quale si rileva che a quell'epoca lo stato dei lavori del gran tunnel del Gottardo era il seguente.

| | | Progresso ai due imbocchi in | | Stato alla fine di | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ottobre | novembre | ottobre | novembre |
| Galleria di direzione | m. | 226.4 | 143.8 | 14241.6 | 14385.4 |
| Allargam. della stessa | » | 253.1 | 223.3 | 12541.6 | 12746.9 |
| Cunetta dello strozzo | » | 134.6 | 179.3 | 10397.1 | 10576.4 |
| Strozzo | » | 175.6 | 171.4 | 9150.4 | 9321.8 |
| Vôlta | » | 158.5 | 111.3 | 10492.1 | 10603.4 |
| Piedritti | » | 138.4 | 183.2 | 8838.6 | 9021.8 |
| Tunnel completo con canale e nicchie | » | 144 | 7.0 | 7965 | 7972.0 |

Dallo stesso prospetto poi si rileva che anche sulle linee d'accesso al Gottardo il lavoro progredisce alacremente. Sul tronco Immensee-Fiora (chil. 31,980), si erano già eseguiti alla fine dello scorso mese il 14 0[0 dei lavori di sterro, ed il 9 0[0 dei lavori di muratura; sul tronco Fiora-Göschenen (chil. 38,742), il 28 0[0 dei lavori di sterro ed il 25 0[0 dei lavori di muratura; tronco Airolo-Biasca (chil. 45.838), 33 0[0 dei lavori di sterro e 35 0[0 dei lavori di muratura; tronco Cadenazzo-Pino (chil. 16,200), 16 0[0 dei lavori di sterro e 0 0[0 dei lavori di muratura.

Sul tronco Giubiasco-Lugano (chil. 75,952) in novembre si attaccarono i lavori alle due trincee d'approccio del tunnel del Monte Ceneri.

In complesso sui tronchi d'accesso del gran tunnel del Gottardo (chil. 158,712) si eseguirono già il 24 0[0 dei lavori di sterro ed il 20 0[0 dei lavori di muratura.

— Secondo l'*Urner Zeitung* la causa dell'antico ingegnere in capo della ferrovia del Gottardo, sig. Hellwag, contro la Società del Gottardo, è ora pronta per una sentenza; al 30 novembre venne trasmesso al capo del tribunale arbitramentale la duplica del petente, e con ciò è chiuso lo scambio delle osservazioni scritte fra le parti. Il signor Hellvag, nella sua replica ha ridotta la sua pretesa originale di fr. 250,000 per indennizzo di danni indiretti, a franchi 100,000.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu: dal lato di Göschenen m. 6.80, dal lato di Airolo m. 26.10; in totale m. 32.90, cioè m. 4.70 in media giornaliera. — Terreno tenero a Göschenen, impalcature difficili.

Restano da perforare m. 404.10.

Dal fondo della galleria di Göeschenen si sente la detonazione dei colpi di mina dell'avanzamento di Airolo. Questo fatto indicherebbe che la massa interposta si compone di roccia solida, e che non si sarebbe lontani dal sortire dalle difficoltà, che da qualche tempo s'incontrano nella perforazione dal lato nord.

**Ferrovia del Sempione** — La Commissione del Consiglio degli Stati ha risolto di proporre la ripulsa del ricorso del Vallese contro l'aumento delle tariffe sulle ferrovia del Sempione; però ammette la risoluzione del Consiglio federale, che, cambiate le condizioni, inviti la Società della *Ligne d'Italie* a ripristinare le antiche tariffe.

**Ferrovie rumene** — Il Governo di Bucarest, come è noto, ha deliberato di riscattare, per conto dello Stato, la rete ferroviaria costruita, col concorso dei banchieri tedeschi, dalla Compagnia Strousberg che ha sede in Berlino.

Le Camere rumene chiedono che il Governo convochi un'assemblea generale della Compagnia a Bucarest, per trattare la cessione della rete; ma i testè menzionati banchieri, azionisti principali, rifiutano siffatta condizione, disposti a dichiarare nulla la stipulata Convenzione, ove il Ministero rumeno insista.

Dal canto suo il Governo germanico è naturalmente volonteroso di sostenere i reclami degli azionisti tedeschi, e la vittoria sorriderà probabilmente al più forte.

**Disastro ferroviario in Iscozia.** — Il telegrafo ci recò la notizia di un terribile disastro.

Avant'ieri, 29, una violenta bufera si è scatenata sul nord-est della Scozia. Il vento spirava con tanta forza, che schiantò una parte del ponte sospeso sul Tay, sopra il quale passa la ferrovia, non molto lontano da Dundee. Il treno celere, che veniva da Edimburgo, precipitò dal rotto ponte nelle acque del Tay.

Il vento spirando ognora violentissimamente non permise ai piroscafi di portarsi sul luogo della catastrofe.

Molti sacchi di lettere furono trovate sulle rive, lontano quattro miglia.

Quanto alle persone, da 150 a 200, che si trovavano nel treno, furono, per quanto si sa finora, tutte annegate.

## Notizie Diverse

**La legge sui lavori straordinarii.** — La *Gazz. Uff.* del 26 dicembre pubblica la legge sui lavori straordinarii, della quale abbiamo pubblicato il testo nel precedente numero. Annunzia pure che, in esecuzione dell'art. 12 della legge stessa, furono designati a far parte della Commissione parlamentare:

Da S. E. il presidente del Senato del Regno, gli onorevoli senatori:

Caracciolo di Bella marchese Camillo, Cusa barone Nicolò, Giovanola comm. Antonio, Manfrin conte Pietro, Vitelleschi-Nobili marchese Francesco;

Da S. E. il presidente della Camera, gli onorevoli deputati:

Crispi avv. Francesco, Mordini avv. Antonio, Nicotera barone Giovanni, Sella ing. Quintino, Zanardelli avv. Giuseppe.

**Strade comunali obbligatorie.** — È stata pubblicata da qualche giorno la relazione sulle strade comunali obbligatorie nel 1878.

Dalla stessa si rileva che a tutto il 31 dicembre del detto anno, lo Stato ha speso nell'esecuzione di quelle opere la somma di L. 24,089,705.88.

Le strade da costruire o da sistemare avevano una lunghezza complessiva di circa 46,500 chilometri. Alla fine del 1878 erano già compiuti i progetti di 26,204 chilometri delle stesse, e si trovavano in corso di esecuzione quelli per altri 3370.

A tutto il 1878 lo Stato concorse coi suoi sussidii alla costruzione di 13711 chilometri di strade, così ripartiti nei varii compartimenti del Regno: Piemonte, chilometri 615; Liguria, 509; Lombardia, 286; Veneto, 237; Emilia, 1199; Marche 776; Toscana, 755; Umbria, 662; Lazio, 547; Abruzzi e Molise, 1888; Campania, 1563; Puglie, 560; Basilicata, 308; Calabria, 1849; Sicilia, 1353; Sardegna, 595.

Oltre quelle sussidiate dallo Stato, a tutto il passato anno, furono costruiti in tutto o in parte altri 13,418 chilometri di strade obbligatorie.

Per la costruzione di tutte le strade e per la compilazione dei progetti i Comuni sopportarono una spesa di lire 116,651,488.76, una gran parte della quale non fu ancora pagata, ed al pagamento dell'altra parte provvidero coi sussidii dello Stato e delle provincie, colle prestazioni in natura e colle speciali sovrimposte a ciò destinate, con mutui e coi fondi ordinari dei loro bilanci.

Secondo i progetti e gli elenchi di classificazione delle strade comunali obbligatorie, approvati a tutto il 31 dicembre 1878, la costruzione delle stesse importa una spesa totale di L. 414,820,178.21; per cui, deducendo dalla stessa quella già fatta, si ha che occorre ancora una spesa di lire 298,168,689.45.

**La miniera di Monteponi.** — Leggiamo nel *Diritto*:

Il Ministero del Tesoro ha concluso a trattative private la cessione della miniera di Monteponi in Sardegna alla Società stessa, che ora la tiene in affitto, e che solo in tal modo potrà metter mano ai grandi lavori di costruzione

di una galleria, ritenuta indispensabile a migliorare le condizioni della miniera; e coll'aumento della produzione, dar pane e lavoro a più di due mila operaj, che potevano, abbandonati, tornare di danno all'ordine pubblico.

**Il cannone da 100 tonnellate.** — Nel pomeriggio di venerdì scorso, trascinato da una locomotiva delle Ferrovie dell'Alta Italia, usciva dall'Arsenale di Torino il famoso cannone da 100 tonnellate, destinato a difesa del golfo della Spezia.

Il gigantesco ordigno posava sopra il magnifico *truk*, costrutto nelle officine del Creuzot, del quale abbiamo già data la descrizione.

**Il porto di Marsiglia.** — Il Ministro dei lavori pubblici in Francia, sig. Freycinet, ha presentato alla Camera un progetto di legge per la creazione di nuovi bacini al sud del porto di Marsiglia.

L'Amministrazione francese si preoccupa dei progressi sempre crescenti del movimento commerciale di questo porto, che da 48 anni aumentò in media di 100,000 tonnellate ogni anno.

I nuovi bacini si creerebbero in prossimità dell'avamporto della Joliette, in faccia della costa di Endome, mediante una diga esterna, la cui parte centrale guarda il castello d'If. Pel momento si costruirà un solo bacino fornito di un avamporto. Il bacino avrà una superficie di 29 ettari e le calate uno sviluppo di 3030 metri. L'avamporto avrà una superficie di 33 ettari ed uno sviluppo di calate di 870 metri. Il nuovo porto sarà posto in comunicazione col vecchio mediante un canale lungo 845 metri, che partendo dal basso forte S. Nicola, verrà a sboccare sulla calata dei bacini sud per il seno dei Catalani.

La spesa di tutti questi lavori è calcolata a 51 milioni.

**Un nuovo sistema d'illuminazione** — Al *Times* telegrafano da Nuova York una scoperta, fatta dal noto scienziato Edison, e della quale parlano tutti gli ultimi giornali di Londra. Si tratta d'una luce elettrica molto efficace e poco costosa. Eccone i particolari. In seguito a lunghi esperimenti, Edison ha scoperto per caso la carta essere la migliore sostanza da adoperarsi per quel genere di illuminazione; per cui egli ha smesso l'uso assai costoso del platino. Tagliata a forma di piccolo ferro da cavallo una striscia di cartone, lunga due pollici, larga un ottavo di pollice, Edison la risalda a lento fuoco; indi, cadutene per forza del calore le parti volatili, e lasciata gradatamente raffreddare, ne raccoglie con molta cura gli avanzi bruciati e li mette in un piccolo globo di vetro, attaccando i fili della macchina generatrice all'estremità del ferro di cavallo. Appena tolta l'aria dal globo, che viene quindi sigillato, si ha una luce viva, stabile ed uguale. Il *Daily News*, che consacra un articolo alla scoperta dell'Edison, la dice destinata ad un grande successo.

**Servizio postale.** — Leggesi nel *Diritto*:

Inaugurando la parità di trattamento, la nostra Direzione generale delle Poste ha, sull'esempio di quella francese, disposto perchè sia dato corso all'invio come *campioni* di oggetti scompagnati, ancorchè nuovi, a condizione che si spedisca un solo oggetto per volta, e non abbia un incontestabile valore commerciale. La stessa Direzione ha provveduto che le siano trasmesse dai suoi Ufficii dipendenti tutte le lettere provenienti dall'estero, nelle quali si possano supporre accluse delle monete, volendo essa stessa provvedere al rinvio immediato all'Amministrazione estera mittente di tali lettere.

**Telegrafi in Russia** — Alla *Gazz. d'Italia* scrivono da Bakù (Mar Caspio), 20 novembre:

Il Governo russo è fermamente intenzionato di sviluppare la civiltà sul Caspio; e per ciò ottenere, non tralascerà maniera onde vengano aperte comunicazioni ferroviarie e telegrafiche in tutte le direzioni accennanti ad importanti centri di commercio, d'industria e militari.

Il cavo sottomarino, che congiunge questa città capoluogo di provincia e capitale del Caspio con Krasnovodschi sulla costa turcomanna, funziona regolarmente. Il Governo è intenzionato di prolungarlo per terra attraverso la Turcomannia; ed a tal uopo, varii ufficiali dello Stato-maggiore furono incaricati degli studii. Da Krasnovodschi un filo si prolungherà sino ad Asterabad; di là, varcando la frontiera russo-persiana, correrà la costa del Ghilan per andarsi ad allacciare a Rest col filo telegrafico esclusivamente persiano. Il giorno in cui per Krasnovodschi e Merw il filo potrà arrivare a Cabul, l'Asia centrale avrà una rete telegrafica, da cui non sarà esclusa nessuna città di oltre dieci mila abitanti. Per l'onore della civiltà, è a desiderarsi che i progetti telegrafici russi possano, e presto, essere attuati.

**Nuovi ponti a Pietroburgo.** — Scrivono alla *Gazzetta d'Italia*:

Il maggior generale Struve, che ha costruito il nuovo ponte Alessandro II, propone al Consiglio municipale di Pietroburgo di erigere tre altri ponti nella città, cioè: un ponte stabile per rimpiazzare quello di legno di Troizki, uno dinanzi al Palazzo d'inverno, l'altro che condurrebbe dalla piazza della Borsa alla parte detta « di Pietroburgo ». Il signor Struve adduce per motivo che, oltre alla conoscenza del fiume, acquistata nella costruzione del nuovo ponte della Leitenaia, vi sono rimasti molti materiali disponibili, e che tutte le circostanze citate, potrebbero facilitare di molto la costruzione dei ponti proposti. Si tratta della spesa di cinque a sei milioni e mezzo. Nientemeno!

**Canale di Panama.** — Il sig. Di Lesseps si è imbarcato il 6 corr. a Saint-Nazaire per l'istmo di Panama. Egli giungerà a Colon-Aspinwal il 27 dicembre.

L'ingegnere americano sig. Totten, che costrusse la ferrovia da Aspinwal a Panama, fu invitato dal sig. Di Lesseps a far parte della Commissione tecnica, che si riunirà sull'istmo alla fine del detto mese.

**Una camera di ferro** — L'altro giorno, scrive il *Pungolo* di Milano del 18, nell'officina del sig. Francesco Vago, abbiamo veduto una camera di ferro massiccio. È un lavoro colossale, nel quale furono impiegati 250,000 chilogrammi di ferro! Le pareti di ferro massiccio sono dello spessore di circa 5 centimetri. La camera è lunga 4 metri, è alta 2.50, e profonda 2.80; e dovrà contenere nientemeno che nove casse forti. Per mostrare l'importanza di questo lavoro che esce da una officina milanese, basti dire che la famosa Casa Krupp non ha assunto di preparare i cornicioni dichiarando di non avere i mezzi per preparare lavori di quella portata.

Questa camera di ferro fu ordinata alla Ditta Vago di Milano da una importante Banca di Genova.

# GUIDA DEGLI AZIONISTI

## PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poco variati e in generale stazionari furono nella settimana scorsa i valori ferroviari. Le azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono sul 423 al 424; le obbligazioni relative sul 284 25 al 284; i boni sul 601. E così le Sarde della serie A non ebbero altro prezzo che quello di 292 50, e le altre della serie B che il prezzo di 296. Le nuove conservarono il corso di 270. Le Pontebbane rimaste a 450; l'Alta Italia a 293; le centrali Toscane a 460: le azioni ferrovie Romane a 142.

A Parigi le Lombarde vennero quotate da 175 a 181; le ob-

bligazioni da 257 a 259; le Vittorio Emanuele da 267 a 266. Le azioni ferrovie Romane da 124 a 123; le obbligazioni da 321 a 320.

## ESTRAZIONI

**Società anonima per la ferrovia d'Ivrea.** — Elenco dei numeri corrispondenti alle 37 Azioni estratte a sorte per l'ammortizzazione nella seduta pubblica del Consiglio di Amministrazione in data 19 dicembre 1879:

| | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 181 | 237 | 319 | 399 | 709 | 1004 | 1006 | 1013 | 1151 | 1189 |
| 1512 | 1708 | 2254 | 2316 | 2453 | 2695 | 2897 | 2995 | 3203 | 3308 |
| 3391 | 3608 | 3710 | 3729 | 4015 | 4082 | 4086 | 4095 | 5440 | 5777 |
| 6573 | 6767 | 7143 | 7369 | 7518 | 7731 | 7979. | | | |

Le suddette Azioni cessano di fruttare col 31 dicembre 1879. A partire dal giorno 2 gennaio successivo sarà aperto presso la Cassa della Società di Credito Mobiliare Italiano il pagamento del capitale nominale delle suddette Azioni.

**Società anonima della Strada Ferrata Vigevano-Milano** — Nella estrazione eseguita il 20 corr. presso la sede dell'Amministrazione in Milano, per l'ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la

*Serie N. 51.*

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cesseranno col 1° gennaio p. v. di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valor nominale di L. 500 caduna, verrà fatto presso la Banca popolare della detta città (via S. Paolo, 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col 1° detto mese di gennaio poi, presso la Banca suddetta, sarà pagata la cedola n. 22 degli interessi, maturante in detto giorno nella somma di L. 5.07, essendosi dall'importo di lire 6 dedotte lire 0.82 per tassa di ricchezza mobile, quale trovasi fissata pel corrente anno, e L. 0.11 per tassa di circolazione liquidata pure a tutto il corrente anno.

**Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo** — Obbligazioni estratte il 27 dicembre 1879.

| | | |
|---|---|---|
| Dal N. 1771 al N. 1780 | | Pagabili il 15 gennaio 1880 alle ore 10 ant. presso la Cassa della Società, via Ponte Mosca, Torino (Stazione). |
| » 1241 » 1250 | | |
| » 1581 » 1590 | | |
| » 431 » 440 | | |
| » 1521 » 1530 | | |
| » 1491 » 1500 | | |

## DIVIDENDI e PAGAMENTI

**Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche** — A datare dal 1° gennaio 1880, presso la sede della Società in Padova, via Eremitani, 3306, dietro presentazione dei *coupons*, saranno pagate L. 5.25 per interesse del secondo semestre 1879 in ragione del 6 0[0 all'anno.

# Avvisi d'Asta

Il 7 gennaio p. v., presso il Ministero dei lav. pubbl. e presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di presidio della parte della sponda sinistra dell'Adige, compresa nella 1ª sezione del circondario idraulico di Este, per la presunta annua somma di L. 25,034. Manutenzione dal 1° gennaio 1880 a tutto dicembre 1884. Deposito interinale L. 2400 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada militare carreggiabile da Spezia alla Batteria dei Cappuccini, a Sarbia ed a Monte Castellazzo, per il presunto importo di L. 142,000. Lavori da eseguire entro 500 giorni. Deposito cauzionale L. 14,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 25,000 sbarre in acciaio per canne da fucili (mod. 1870) fucinate, per il complessivo importo di L. 56,250. Consegna entro 170 giorni in 7 eguali rate, la prima dopo 50 giorni, e le altre di 30 in 30 giorni successivi. Deposito L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Volterra, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori e delle opere occorrenti per la costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria da Sassetta al confine col Comune di Suvereto, della lunghezza di chilom. 5, metri 13 e cent. 51, per la presunta somma di L. 41,627.39. Lavori da eseguire in due anni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.: cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— L'8 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di costruzione in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di chil. 44,600 di ferro in lamiera grossa di chil. 3758 di ferro in lamiera grossa (striata), e di chil. 114 di ferro in verga sagomato, per il presunto importo complessivo di L. 38,065.70. Consegna entro 60 giorni. Deposito cauzionale L. 3920 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria della Fabbrica d'armi di Torre Annunziata, si terrà un'asta per la provvista di chilog. 500,000 di carbone di castagno, per la presunta somma di L. 40,000. Consegna entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del laboratorio pirotecnico di Capua, si terrà un'asta divisa in 4 lotti, per le seguenti provviste: 1° lotto, ottone in lamiera mezzana (per bossoli) chil. 26,000 per L. 65,000, consegna entro 190 giorni; 2° lotto id. chil. 28,600 per 71,500, consegna entro 210 giorni; 3° lotto idem chil. 30,000 per L. 75,000, consegna entro 230 giorni; 4° lotto, piombo diverso (filato) chil. 84,860 per L. 59,402, consegna entro 130 giorni. Deposito cauzionale: pel 1° lotto L. 6500, pel 2° 7200, pel 3° lire 7500, pel 4° L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Massa e Carrara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto delle opere e provviste occorrenti per consolidare le fondazioni, e per ultimare il ponte a otto archi sul Magra, al Pontone di Veriolo presso Villafranca, della lunghezza di metri 180, per la presunta somma di lire 96.407.55, così ridotta dietro il ribasso già offerto. Condizioni eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per la costruzione di panchine e rifiorimento di scogliere per garanzia delle officine carpentieri, e quelle dei fornelli pel piegamento delle lamiere nel Regio Cantiere di Castellammare di Stabia, per la presunta somma di L. 44,000. Lavori da eseguirsi entro 200 giorni. Deposito cauzionale L. 4400 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione del secondo tratto di strada obbligatoria del Comune di Paterno, che dal detto Comune porta a Ragalna, compreso tra la provinciale Belpasso Licodia in contrada Difesa e la frazione Ragalna, della lunghezza di m. 6525.26, per il presunto importo di L. 67,042.99. Lavori da eseguirsi in quattro anni. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D.P.; cauzione definitiva L. 3000, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del tratto di strada nazionale compreso tra l'abitato di Terranova e la regione Budoni, esclusa la traversa di Terranova, per il triennio dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1883, per la presunta annua somma di L. 12,470. Deposito interinale L. 800 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone d'appalto.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale N. 22 Spezia-Cremona, compreso fra Parma ed il ponte sul torrente Sporzana, esclusa la traversa di Collecchio, della lunghezza di m. 21,929, per la presunta annua somma di L. 13,728. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezza annata del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale N. 24 da Livorno a Modena, compreso fra la colonnetta chilometrica N. 24 e la Città di Modena, della lunghezza di m. 22,496.53, per la presunta annua somma di L. 26,395. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 1000 in contanti o rendita

D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del prezzo di delibera, idem.

— Nello stesso giorno, presso il palazzo della R. Marina in Spezia e presso le Direzioni di Commissariato militare marittimo del 2° dipartimento in Napoli, e del 3° dipartimento in Venezia, si terrà un'asta per la provvista di metri cubi 1200 a 1400 di legname Teak di Moulmein, per la somma presunta complessiva di L. 392,000. Deposito cauzionale L. 39,200 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Calabria, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale N. 62 da Montecucco alla Marina di Monasterace nel litorale Jonio, scorrente in provincia di Reggio Calabria, compreso fra il Monte Pecoraro, confine colla provincia di Catanzaro, e la strada provinciale Jonica, della lunghezza di metri 39,473.20, per la presunta annua somma di L. 15,880. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 2500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Valva-Bisaccia, scorrente in provincia di Avellino, compreso fra il Varco degli Appennini ed il Formicoso, della lunghezza di m. 27,457, per la presunta annua somma di L. 16,530. Manutenzione dal 1° aprile 1880 a tutto marzo 1889. Deposito interinale L. 1500 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone, idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria del laboratorio pirotecnico di Torino, si terrà un'asta per la provvista di chil. 25,200 ottone in lamiera mezzana. Lunghezza minima mill. 1025, massima mill. 1030. Grossezza minima mill. 1,97, massima mill. 68 a L. 2.60 il chilog., importante L. 65,520. Consegna entro 90 giorni. Deposito cauzionale lire 6600 in contanti o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del tronco della strada nazionale N. 22 Spezia-Cremona, in provincia di Parma, compreso fra il ponte sul torrente Sporzana e Cavazzola, della lunghezza di m. 19,868, per la presunta annua somma di L. 17,512. Manutenzione dal 1° aprile 1880 al 31 marzo 1889. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale alla metà dell'annuo canone di delibera.

ROSSI CESARE, *Gerente*.



# PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

## Strade Ferrate Meridionali

49ª Settimana. — *Dal 3 al 9 dicembre* 1879.

| | Chil. eserciti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil m. |
|---|---|---|---|
| **Rete Adriatica e Tirrena** | | | |
| Prodotti settimanali 1879 | 1,446.— | 399,302.70 | [illegible] 14 |
| Settimana corrisp. nel 1878. | 1,446.— | 397,525.79 | 274 91 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1879. . . . | » | + 1,776.91 | + 1.23 |
| Introiti dal 1° gennaio 1879 | 1,446.— | 21,053,045.10 | 14559 51 |
| Introiti corrisp. nel 1878 | 1,446.— | 19,660,276.46 | 13596.32 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . . | » | +1,392,768.64 | +963.19 |
| **Rete Calabro-Sicula** | | | |
| Prodotti settimanali 1879. | 1,155.— | 209,983.00 | 181.30 |
| Settimana corrisp. nel 1878. | 1,147.— | 168,562.99 | 146.96 |
| Differenze nei prodotti della settimana 1879 . . . . | + 8 | + 41,420.01 | + 34.34 |
| Introiti dal 1° gennaio 1879. | 1,154.55 | 8,219,840.22 | 7,119.52 |
| Introiti corrisp. nel 1878 . | 1,145.30 | 7,092,118.00 | 6,192.37 |
| Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1879 . . . . | + 9.25 | +1,127,722.22 | + 927.15 |

## FERROVIE DIVERSE

*Prodotti del mese di novembre* 1879

(Depurati dalle tasse governative).

| | TORINO-LANZO chil. 32 | TORINO-RIVOLI chil. 12 | SETTIMO-RIVAROLO chil. 2[illegible] |
|---|---|---|---|
| Grande Velocità . . . . . . . | 28,766,64 | 12,445.23 | 8,338.91 |
| Piccola Velocità . . . . . . . | 5,852,47 | 308.48 | 2,526 33 |
| Totali . . . | 34,619.11 | 12,753.71 | 10,865.24 |

## Strade Ferrate Romane

43ª Settimana — *Dal 22 al 28 ottobre* 1879.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

| | Chil. esercìti | PRODOTTI totali | PRODOTTI chil. (*) |
|---|---|---|---|
| Prodotti della settimana. . | 1,681 | 575,758.38 | 17,859.42 |
| Settimana corrisp. del 1878. | 1,657 | 500,632.37 | 15,754.01 |
| Differenza ( in più . . . | 24 | 75,126.01 | 2,105.41 |
| Differenza ( in meno . . . | — | — | — |
| Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 8.bre 1879 . | 1,673 | 23,167,047.27 | 16,791.94 |
| Periodo corr. 1878 . . . . | 1,657 | 21,641,386.45 | 15,837.58 |
| Aumento . . . . . . . . | 16 | 1,525,660.82 | 954.36 |
| Diminuzione . . . . . . . | — | — | — |

(*) Media annua.

## FERROVIE VENETE

*Esercite dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.*

Introiti netti dal 1° al 30 settembre 1879.

| QUALITÀ dei PRODOTTI | Vicenza-Schio quantità | Vicenza-Schio importo | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. quantità | Treviso-Vicen. e Padova-Bass. importo | TOTALI |
|---|---|---|---|---|---|
| Viaggiatori..... | » | 11,627.57 | » | 45,298.32 | 56,925.89 |
| Bagagli e cani. | » | 162.46 | » | 1,053.14 | 1,215.60 |
| Merci a G.V. .. | » | 780.57 | » | 4,949.39 | 5,729.96 |
| Merci a P.V. .. | » | 7,982.13 | » | 32,167.38 | 40,149.51 |
| Introiti diversi. | » | 359.67 | » | 506.32 | 365.99 |
| Totale L. | » | 20,912.40 | » | 83,974.55 | 104,886.95 |

# ANNUNZI

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO
### per fornitura di Petrolio.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chil. 100,000 Petrolio raffinato d'America, da consegnarsi

Per chilogrammi 17,000 nel Magazzino sociale di Napoli
» 41,000 » » di Livorno
» 22,000 » » di Ancona
» 20,000 » » di Civitavecchia, reso quest'ultimo nei magazzini generali o magazzini di deposito schiavo del dazio doganale d'entrata, apre un concorso a schede segrete fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile presso la Direzione generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni di FIRENZE CENTRALE, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI e LIVORNO.

Le offerte, potranno essere fatte, tanto per la quantità totale di chilogrammi 100,000 di Petrolio, quanto per quella necessaria ad uno o più dei magazzini suindicati e dovranno pervenire in busta suggellata, con lettera d'accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 5 gennaio 1880; le medesime dovranno essere accompagnate dalla dichiarazione del Cassiere sociale constatante l'effettuato deposito. Sulla busta contenente l' offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per fornitura di Petrolio.**

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di sorveglianza della Società per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a sè stesso la facoltà di non accettarne veruna qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle prescritte nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

Firenze, 20 dicembre 1879.

**La Direzione generale.**

# STRADE FERRATE ROMANE

## AVVISO
### per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 80,000 di Olio di Oliva, per il magazzino di ROMA, apre una gara a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo capitolato in data 25 marzo u. s., il quale è visibile presso la Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte potranno esser fatte per la quantità totale o per Lotti di almeno 10,000 chilogrammi. Esse offerte dovranno pervenire, con lettera d'accompagnamento alla Direzione Generale suddetta in

Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 5 gennaio 1880. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

**Offerta per Fornitura d'Olio d'Oliva.**

L'apertura delle offerte sarà fatta dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori ed anche di non accettarne veruna qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 15 di rendita del Consolidato Italiano per ogni 10,000 chilogrammi d'Olio pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali delle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell' art. 3° del Capitolato.

Firenze, 20 dicembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

## SOCIETÀ ITALIANA
# PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

### ESERCIZIO DELLA RETE CALABRO-SICULA

### AVVISO D'ASTA

Fino al mezzogiorno del 15 Gennaio p. v. si riceveranno presso la Delegazione dell'Esercizio delle Ferrovie in Palermo le offerte per le seguenti opere da eseguirsi per la Stazione definitiva di Palermo, cioè:

1. Piazzale, muri di cinta ed acquedotti di scolo; — 2. Fabbricato Viaggiatori e dipendenze; — 3. Rimessa locomotive; — 4. Magazzini per gli approvigionamenti; — 5. Rimessa vetture; — 6 Magazzini merci in arrivo ed in partenza; — 7. Officina per la riparazione veicoli; — 8. Adattamento dell'attuale fabbricato viaggiatori ad uso di officina tappezzieri e verniciatori; — 9. Piani caricatori scoperti a grande ed a piccola velocità; — 10. Casa cantoniera semplice; — 11. Magazzino ed officina per la Manutenzione;

Le opere comprese nell'appalto ammontano alla complessiva somma di Lire 1,400,000,00 circa.

L'Appalto è regolato dalle condizioni contenute nei Capitolati, nella Tariffa dei prezzi, e nello schema di contratto, visibili presso l'Ufficio Centrale della Manutenzione in Foggia, e presso l'Ufficio di Sezione della Manutenzione in Palermo.

Sono escluse dall'appalto le opere in legname, ed in particolare gl'infissi di porte e di finestre, nonchè le coperture metalliche e la grande tettoia per i convogli, oltre ad alcuni altri lavori di minore importanza indicati nel Capitolato speciale.

Gli aspiranti all'appalto dovranno trasmettere alla Delegazione dell'Esercizio in Palermo le offerte in diminuzione di un tanto per cento su prezzi della tariffa, coll'indicazione del loro nome ed indirizzo, chiudendole in una busta suggellata accompagnata da lettera. All'offerta dovrà unirsi un certificato d'idoneità, di data non anteriore a sei mesi, nonchè un certificato che provi essersi fatto presso la Sede della Banca Nazionale in Palermo, nei modi indicati all'art. 3.o del Capitolato speciale, il prescritto deposito di una cauzione di Lire tremila di rendita 5 per cento sul Debito Pubblico Italiano.

La ricevuta di tale deposito sarà restituita soltanto all'atto della stipulazione del contratto, contro consegna di altro certificato constatante il deposito eseguito presso la stessa Sede della Banca Nazionale della cauzione definitiva di Lire ottomila di rendita 5 per 100 sul Debito Pubblico Italiano, col vincolo a favore della Società, nel modo stabilito dall'art. 4 del Capitolato speciale.

Saranno considerate come nulle e non avvenute le offerte le quali contenessero restrizioni circa le condizioni dei Capitolati, della Tariffa e del Contratto.

L'Amministrazione si riserva piena libertà di sciegliere tra gli offerenti quello che crederà preferibile sotto tutti i rapporti, quand'anche non avesse offerto il maggior ribasso sui prezzi della Tariffa.

Le spese degli avvisi d'asta e quelle di contratto si dichiarano a carico del Deliberatario.

Foggia, 28 dicembre 1879.

# SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

# *per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi*

## AVVISO D'ASTA

**per l'approvigionamento di chilogrammi 100,000 foglie di tabacco DRAMA.**

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere col mezzo della concorrenza all'acquisto di chilogrammi 100,000 tabacco in foglia *Drama*, ripartiti in chilogrammi

**50,000 tipo A — 30,000 tipo B — 20,000 tipo C**

da consegnarsi franchi di spese nella Manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre ed ottobre 1880, in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 21 aprile 1879,

**Notifica:**

Che il giorno 20 del mese di febbraio 1880, alle ore 1 1/2 pomeridiane sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete, per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1879 od anteriore 1878, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'Ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, nonchè presso il Consolato d'Italia a Salonicco.

Detti tipi, sono depositati in quest'ultima località a solo titolo d'informazione, non riconoscendo l'amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto Ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per il tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri ti-

toli garantiti dallo Stato, calcolati questi quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà i pieghi contenenti il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salva l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall' Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda, ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, e migliori delle altre, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello fra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a firmare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d' oneri e l'avviso d' asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l' aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno *successivo* a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro *tre giorni*.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro *dieci* giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all' aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e di registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

*Roma*, 23 *dicembre* 1879.

*Il Consigliere d'Amministrazione*
VERDURA.



*Il Direttore Generale*
E. GOUPIL.

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo,

il *pagamento* della Cedola XX di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XIX sorteggio* avvenuto il 1° ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 17 dicembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

## SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire da 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XIX (*coupon*) di L. 12 50 per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia.
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia.
} al Cambio che sarà ulteriormente stabilito

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'amministrazione Centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte al 10° sorteggio* del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni possessore di Azioni estratte riceverà, all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

Firenze, 17 dicembre 1879.

LA DIREZIONE GENERALE.

# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

## AVVISO

### Vendita di Materiali fuori d'uso

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA e distinti in tre gruppi.

**ACCIAIO vecchio in pezzi piccoli, in guide e ritagli di guide** . . . . » Chilogr. **20,500** circa

**FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, in guide e ritagli di guide** . . . . . . . . . . . . » **1,733,500** »

**GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, in cuscinetti, modelli diversi** . . . . . . . . . » **70,000** »

**FERRO e ACCIAIO in tornitura e limatura, Quantità diverse.**

---

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **17 gennaio p. v.** Le schede d' offerta saranno dissuggellate il giorno 19 successivo alle ore 2 pom.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell' aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano le 500 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 50 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di GENOVA, BRESCIA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 25 dicembre 1879.

LA DIREZIONE DELL'ESERCIZIO.

## SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I Signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 12 gennaio prossimo ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino.

**Ordine del giorno**

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2. Relazione dei Censori.
3. Approvazione del Bilancio al 31 dicembre 1879 e riparto utili.
4. Nomina di Amministratori.
5. Nomina di Censori.

A seconda dell'articolo 23 dello Statuto Sociale hanno diritto di intervenire all'Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per l'adunanza abbiano depositato almeno dieci azioni nella Cassa della Società in Torino *Via Bogino N. 20*.

Torino, il 22 dicembre 1879.

*Il Direttore* L. PETRINO



## REVUE BRITANNIQUE

### REVUE INTERNATIONALE

*Sommaire des matières contenues dans la livraison de décembre 1879 :*

**Mémoires. — Documents historiques** — Les Mirabeau.
**Souvenirs dramatiques - Biographie.** — Miss Smithson et Hector Berlioz.
**Génie civil.** — L'inondation du Sahara, la mer algérienne et le chemin de fer de Philippeville a Tombouctou.
**Nouvelles** — Scènes de la vie de province sous la Restauration.
**Voyages — Scènes de mœurs.** — Esquisses espagnoles.
**Économie politique** — Théories et pratiques libre-échangistes.
**Politique contemporaine.** — L'occupation anglaise dans l'Afghanistan.
Chronique scientifique.
Les grands hivers.
Pensées diverses.
**Correspondances de la Revue Britannique.** — *Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.*
**Correspondance d'Allemagne** — L'enquête sur la misère — L'intérieur du corps humain éclairé *à giorno.* — Un essai de résurrection de l'homéopathie. — Les œuvres complètes d'Annette von Droste. — La Ristori à Berlin. — Le *Néron* de Rubinstein. — Le musée du commerce à Nuremberg. — Tableaux et statues.
**Correspondance d'Orient.** — Les révélations diplomatiques de M. Hansen et la situation générale. — Forces militaires de la Turquie. — Fortifications russes en Pologne. — Symptômes d'un accord entre l'Allemagne et l'Angleterre. — La baie d'Assab. — Affaires d'Abyssinie — Détresse à Costantinople. — Une émeute de dames et un trésorier fouetté. — Un français providentiel — Le réseau d'Anatolie et la mission de Baker-pacha. — Le pèlerin à la chandelle.
**Correspondance d' Italie.** — Crise parlementaire. — On demande des conservateurs. — Brochure du sénateur Jacini. — Symptômes du bouleversement social. — Le brigandage en Sardaigne et en Sicile; decadence de cette institution. — La émigration. — Vendetta et famine. — Lanternes tricolores. — Cose del Vaticano.
**Correspondance de Londres.** — La lutte entre Gladstone et Beaconsfield. — Fantasmagorie de chiffres. — Rœbuck — Vie souterraine du duc de Portland. — Une taupinière de grand seigneur. — La correspondance de Charles Dickens. — Un plaidoyer pour la foi. — Les livres de Noël. — Théâtres. — L'assurance contre le vol.

# STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse, che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le Strade ferrate del Monferrato, il giorno 27 gennaio 1880 alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del Padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla sesta estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea di **Cavallermaggiore-Bra**, ed alla quattordicesima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria**.

Le quantità da ammortizzarsi mediante estrazione nell'anno 1880, sono di 25 Azioni e di 79 Obbligazioni.

In questa occasione si avvisano i signori portatori dei titoli preindicati, che incominciando dal giorno 2 gennaio 1880 sarà effettuato presso la Stazione di Torino, Porta Nuova, il pagamento dei tagliandi maturandi col 31 dicembre corrente, nelle somme qui sotto distinte:

Per cadaun tagliando delle Azioni privilegiate di . . . . . . . . . . L. 10. »
detratte
per imposta di ricchezza mobile . . . . . . . . L. 1.3[illegible]
per tassa di circolazione . . . . . . . . . » 0.1[illegible]
in totale ——— » [illegible]
Residuano da pagarsi it. L. 8.47 valuta legale

Per cadaun tagliando delle Obbligazioni . . . . . . . . . . . . . L. 7.50
detratte
per imposta di ricchezza mobile . . . . . . . . L. 1.0[illegible]
per tassa di circolazione . . . . . . . . . » 0.1[illegible]
in totale ——— » 1.16
Residuano da pagarsi L. 6.34 valuta legale



Milano, 16 dicembre 1879.

IL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE.





Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.